Skrzydlata
POLSKA

W NUMERZE:

10 RAZY DOOKOŁA SWIATA
przeleciała stewardessa PLL „LOT" Mirosława JUSZCZYK
(patrz okładka)

•

Korespondencje Szempłinskiej i Skrzydlewskiego z Indii

•

Samolot P-55 „TORNADO"

Nr 2 (236) • 8 STYCZNIA 1956 r. • ROK WYDANIA XII • CENA 70 gr



NA STARCIE

ROK, w którym od tygodnia już się znajdujemy, nazwano w sporcie — olimpijskim. Sportowcy-lotnicy nie będą startowali co prawda w Cortina d'Ampezzo ani w dalekim Melbourne, niemniej jednak i oni będą mieli w tym roku swoją olimpiadę — spadochroniarze w Moskwie, a szybownicy we Francji, gdzie odbędą się mistrzostwa świata w tych dyscyplinach sportu lotniczego. Wezmą w nich bowiem po raz pierwszy udział zawodnicy polscy.

Zagraniczna prasa lotnicza podała do wiadomości, że Szybowcowe Mistrzostwa Świata odbędą się w St. Yan. Trening dla zawodników na miejscu przewidziano w dniach od 23 do 28 czerwca. Otwarcie zawodów nastąpi 29 czerwca. Na rozegranie poszczególnych konkurencji zaplanowano 14 dni pomiędzy 30 czerwca a 13 lipca. Regulamin oraz ilość uczestników mistrzostw są jeszcze nieznane. W Anglii przewidują jednak, że poszczególne państwa reprezentować będzie mogło po 2 zawodników w kategorii szybowców jedno- i dwu miejscowych, lub trzech pilotów w kategorii pierwszej i jeden w kategorii drugiej. Jaki będzie regulamin, dowiemy się niedługo.

W każdym razie w wielu krajach, podobnie jak i u nas, trwają już intensywne przygotowania. Między innymi komisja selekcyjna Brytyjskiego Stowarzyszenia Szybowcowego mianowała już przewidywanych czterech uczestników mistrzostw. Są nimi: Philipp Wills, Geoffrey Stephenson, Nicholas Goodhart i A. J. Deane-Drummond. Rezerwę stanowią piloci F. Foster i P. L. Bisgood. W przypadku, gdyby któryś z tych zawodników w międzyczasie odpadł, przewidziano dalszych siedmiu rezerwowych, wśród których znajdujemy nazwisko naszego znajomego z Leszna — Smith'a. Mamy więc już pierwsze, chociaż skromne na razie wiadomości z przygotowań do tegorocznej olimpiady szybowcowej.

Polska lotnicza opinia publiczna śledzi w niemałym zainteresowaniem przygotowania do mistrzostw naszej kadry, które obracają się co prawda w tej chwili jeszcze w sferze urzędowych posiedzeń (działa komitet organizacyjny) i papierowych rozważań. Znamy już programy przygotowań tak do jednych jak i drugich mistrzostw. Można powiedzieć, że zostały opracowane „co do minuty". Wierzymy, że będą konkretnie realizowane, zwłaszcza, że przygotowaniami kierują ludzie, którzy w okresie przed zawodami w Lesznie jak i w Bułgarii nie zawiedli naszego zaufania. Wierzymy, że nie zawiodą i teraz.

Zaniepokojeni jesteśmy natomiast poważnie długotrwałym i uporczywym (bo aż od lipca ubr.) milczeniem i brakiem działalności Rady Samolotowej Aeroklubu PRL. Zdawało się, że po pierwszych mistrzostwach rozwinie ona ożywioną działalność, tymczasem przeciwnie — zamarła. Wiemy, że nie ma w tej chwili przewodniczącego Rady, ale są jeszcze członkowie prezydium, którzy powinni jednak obudzić się i zabrać do roboty, chociażby dlatego, aby wreszcie (już najwyższy czas) rozpocząć przygotowania do II mistrzostw. Chyba nie będą tego robili znów na kolanie i... do tego w lipcu?

Weszliśmy w Plan Pięcioletni. Lotnicza opinia publiczna chciałaby wiedzieć, jakie perspektywy i możliwości rozwoju ma w nim sport samolotowy, który trzeba u nas wreszcie ruszyć po męsku z martwego punktu.

IKARUS

POMAGAJMY NASZEJ MŁODZIEŻY W ZDOBYWANIU WIEDZY I DOŚWIADCZENIA

Z PRZEMÓWIENIA NOWOROCZNEGO TOW. BOLESŁAWA BIERUTA

Pragnę złożyć Wam serdeczne życzenia noworoczne w imieniu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej i władz naszego ludowego państwa. Życzenia te przekazuję również serdecznie Polakom rozsianym na obczyźnie. Niechaj wiedzą, że całym sercem jesteśmy z nimi, a ci, którzy pragną szybkiego powrotu będą w kraju przywitani jak bracia.

Najgorętszym życzeniem naszego narodu jest pokój — trwały pokój zarówno w naszej Ojczyźnie, jak i na całym świecie. Nikt z nas nie powinien wątpić, że życzenie to w nadchodzącym roku ma mocniejsze podstawy, niż kiedykolwiek przedtem. Jesteśmy pełni wiary, że pokój i pokojowe współistnienie różnych systemów nie zostaną zakłócone. Jest to jedno z największych osiągnięć naszego narodu i wszystkich bojowników o pokój na całym świecie wraz ze Związkiem Radzieckim, który jest niezłomnym przewodnikiem ludzkości w walce o pokój.

Podsumowujemy dziś wyniki ostatniego roku wielkiego planu 6-letniego. Któż nie pamięta z jakim niedowierzaniem wielu ludzi przyjmowało wówczas, przed 6 laty, zdawałoby się niewykonalne zadania. A jednak polskie masy pracujące mają dziś prawo stwierdzić z zasłużoną dumą: oto wykonaliśmy chlubnie i pomyślnie jedno z najtrudniejszych zadań, jakie wysunęła przed 6 laty nasza Partia — przekształciliśmy Polskę Ludową w kraj wielkiego przemysłu, utorowaliśmy naszej Ojczyźnie drogę do dalszego rozwoju, uczyniliśmy ją wielokrotnie silniejszą niż była za czasów kapitalizmu. Jest to wielkie zwycięstwo całego naszego narodu.

Czegóż więc życzyć sobie będziemy najmocniej w nadchodzącym Nowym Roku?

Aby jeszcze ofiarniej, energiczniej, z najszczerszą troską o wspólną sprawę i dobro narodu oddawać swe wysiłki dla dalszego twórczego budownictwa socjalizmu w naszym kraju.

Aby jeszcze mocniej, z głębszą wiarą w słuszność drogi, którą wskazuje Partia, skupić się wokół niej w walce ze złem i zacofaniem, wokół stawianych przez nią zadań w celu ich najskuteczniejszego urzeczywistnienia.

Mamy przed sobą nowy plan 5-letni — plan dalszej rozbudowy przemysłu i poważnego rozwoju rolnictwa, plan dalszego umocnienia sił i potęgi naszej Ojczyzny, plan nieustannego i wytrwałego podnoszenia dobrobytu i kultury mas pracujących. Z jeszcze gorętszym zapałem i oddaniem, z umiejętnością i inicjatywą twórczą pracujmy nad pomyślnym wykonaniem tego planu!

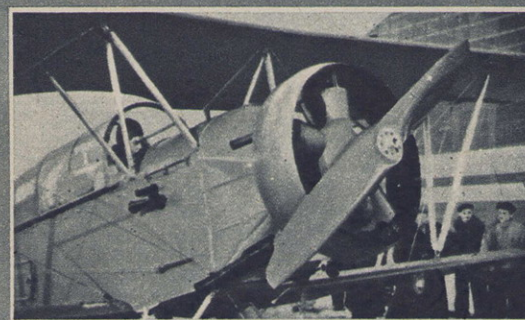
Pomagajmy naszej młodzieży w zdobywaniu wiedzy i doświadczenia. Wychowujmy w niej gorącą wolę walki o najszlachetniejsze ideały ludzkie, o lepszy ustrój społeczny, o socjalizm i braterstwo międzynarodowe. Budźmy w niej coraz głębsze umiłowanie Ojczyzny i zdolność poświęcenia dla jej rozkwitu wszystkich swych sił, kształtujmy w niej zapał do walki o wolność i równouprawnienie wszystkich ludów, o sprawiedliwość społeczną na całym świecie, o zwycięstwo socjalizmu.







Z lewej: Tak wygląda „S-13", samolot sanitarny zabierający na pokład oprócz pilota — chorego i lekarza. Wyżej: Rozmieszczenie na terenie kraju dotychczasowych lotniczych zespołów pogotowia ratunkowego. Niżej: Silniki samolotów sanitarnych zaopatrzone zostały w tzw. osłony Townenda.



„S-13" W SŁUŻBIE ZDROWIA

W połowie grudnia ubiegłego roku zarówno prasa codzienna jak i radio poświęciły wiele uwagi organizacji lotnictwa sanitarnego. W związku z tym zwróciliśmy się po wywiad do Naczelnika Wydziału Pomocy Doraźnej Ministerstwa Zdrowia — Tadeusza Krakowskiego.

— Brak dobrze ujętego organizacyjnie lotnictwa sanitarnego już od dłuższego czasu dawał się nam dotkliwie we znaki — rozpoczął nasz rozmówca. — Dotychczasowe loty sanitarne niewątpliwie uchroniły wielu ludzi od kalectwa, a i niejednokrotnie uratowały życie. Zdarzały się one jednak bardzo rzadko i nie nadążały za potrzebami. Powiedziałbym, że pracę tę traktowano może zanadto po... amatorsku. Obecne nasze przedsięwzięcia wyeliminują przypadkowość, zabezpieczą sprawny i szybki transport ciężko chorych.

— Interesują mnie obecnie formy organizacyjne w jakich zamyka się działalność lotnictwa sanitarnego. Może powie pan coś na ten temat naszym Czytelnikom?

— Z przyjemnością. Otóż samoloty sanitarne, typu „S-13" (wersja sanitarna „CSS-13" — przyp. aut.), których mamy w tej chwili gotowych do eksploatacji jedenaście, zostały przydzielone do następujących miast wojewódzkich: Bydgoszczy, Poznania, Łodzi, Stalinogrodu, Krakowa, Lublina, Białegostoku, Wrocławia, no i oczywiście do Warszawy. Będą one znajdowały się na lotniskach miejscowych aeroklubów, przy których zostały zorganizowane tzw. lotnicze zespoły pogotowia ratunkowego. Ich praca będzie polegała na zasadach bardzo podobnych do zasad na jakich pracują popularne karetki samochodowe. Zespoły lotnicze podlegają bezpośrednio Wojewódzkim Stacjom Pogotowia Ratunkowego. Tam też będzie zapadała decyzja o mającym się odbyć locie.

— Powiedzmy, że gdzieś na wsi ktoś uległ poważnemu wypadkowi. Co należy uczynić, aby móc skorzystać z samolotu?

— Natychmiast powiadomić Powiatową Stację Pogotowia Ratunkowego. Stamtąd hasłem „na ratunek" łączą się ze stacją wojewódzką, a ponieważ w zespołach lotniczych są stałe dyżury — samolot w kilkanaście minut po wypadku już może startować w drogę do chorego. Oczywiście kłopotliwe są starty na lądowiskach przygodnych. Niestety, nie mamy w tej chwili wyboru. Dążymy jednak do tego, aby w przyszłości w każdym powiecie znajdowało się odpowiednie lotnisko.

— Na jakich doświadczeniach oparliście się przystępując do tej bez wątpienia bardzo poważnej pracy?

— Przede wszystkim na dotychczasowych lotach. Zaś inicjatorem pomysłu i projektantem struktury organizacyjnej jest były pilot i kierownik jednego z aeroklubów, a obecnie konsultant do spraw lotnictwa sanitarnego oraz kierownik centralnego zespołu lotnictwa sanitarnego w Warszawie — kolega Tadeusz Więckowski. Dużej pomocy udzieliła mu jego żona, która jest lekarzem.

— To rzeczywiście przyjemna wiadomość. Wróćmy teraz do początku naszej rozmowy. Otóż wspomniał pan, że jest w tej chwili jedenaście samolotów sanitarnych. Czy ilość ta wystarczy?

— Oczywiście nie. Mamy wprawdzie już niedługo otrzymać następne sześć sztuk, ale i to także nie rozwiąże w stu procentach istniejącego zapotrzebowania. Według naszych przybliżonych obliczeń będziemy w stanie przewieźć w ciągu roku około siedmiu tysięcy chorych. Sądząc jednak z ostatnich dwóch tygodni, potrzeby będą jeszcze większe. A przecież mamy teraz okres zimy. Warunki atmosferyczne nie zawsze sprzyjają, a i propaganda nasza nie dotarła do wszystkich zakątków kraju. Co zatem będzie wiosną lub latem..? Musimy przede wszystkim odpowiednio gospodarować przydzielonymi nam samolotami. Zdajemy sobie jednak sprawę, że ilość ich trzeba będzie jeszcze bardziej powiększyć.

— A co do propagandy — czy sądzi pan, że społeczeństwo z zaufaniem potraktuje bądź co bądź niezbyt dotychczas masowy sposób przewozu chorych?

— Niewątpliwie. Dowodem tego jest chociażby fakt, że Wojewódzka Rada Narodowa w Zielonej Górze gotowa jest nawet wybudować lotnisko, aby tylko im przydzielić samolot. Naturalnie, w miarę naszych możliwości, będziemy starali się w jak najlepszy sposób rozwiązać zapotrzebowania naszego społeczeństwa.

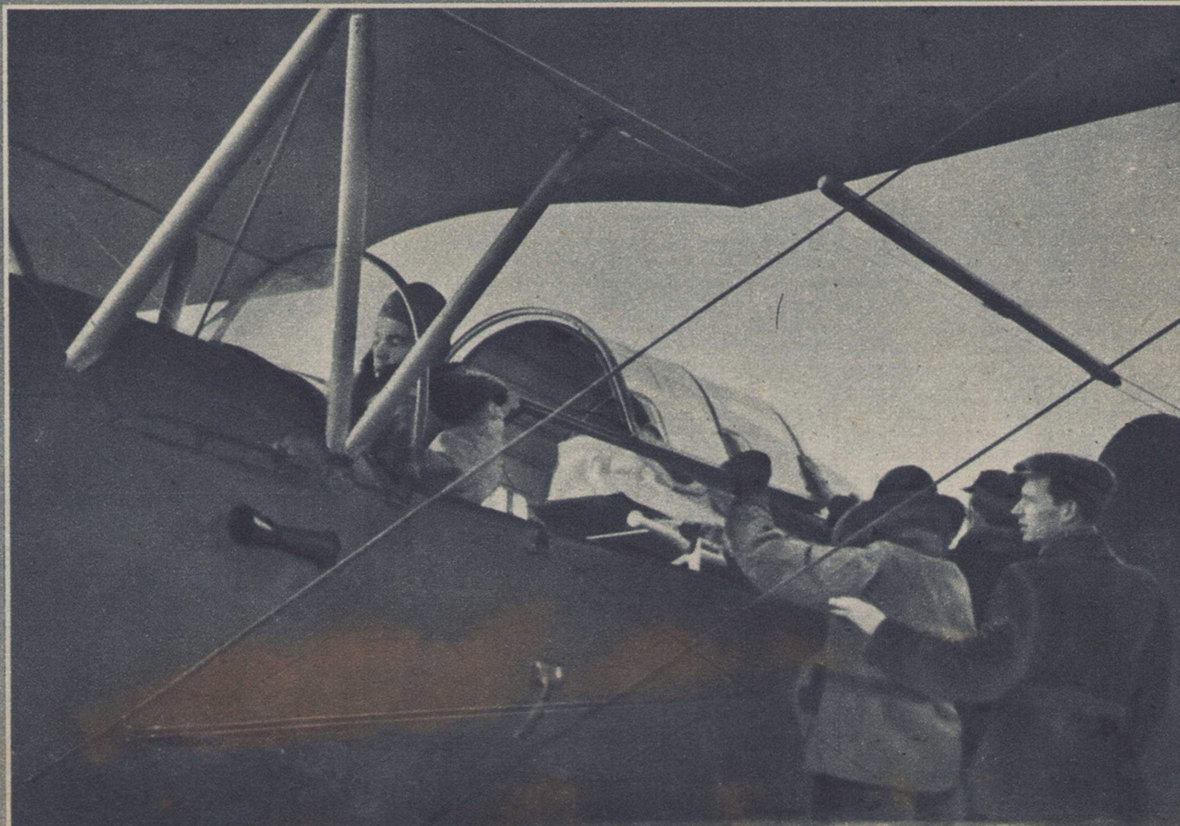
— Ponieważ lotnictwo nie jest mi obce, zdaję sobie sprawę z odpowiedzialności jaka ciąży na pilotach samolotów sanitarnych. W jaki sposób zdołaliście rozwiązać ich dobór?

— Przyszła nam tu z pomocą Liga Przyjaciół Żołnierza oraz PLL „Lot", polecając znanych i doskonałych pilotów. Między innymi zaangażowaliśmy Floriana Kortusa, Tadeusza Szymańskiego, Zbigniewa Łukasika, Władysława Ryszko, Zdzisława Góreckiego, Bohdana Urbanowicza i Stanisława Łozowskiego. Nazwiska ich są znane wszystkim chyba miłośnikom sportu lotniczego. Na ludziach tych na pewno będzie można polegać.

— Właśnie dlatego — dodałem — zostali obdarzeni tak dużym zaufaniem. Dziękując w imieniu Czytelników za udzielone nam informacje, życzę jak najszybszego rozwoju lotnictwa sanitarnego w służbie człowieka.

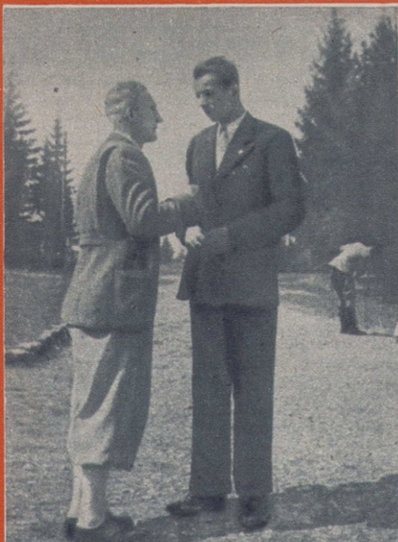
Rozmawiał: **(j. st.)**

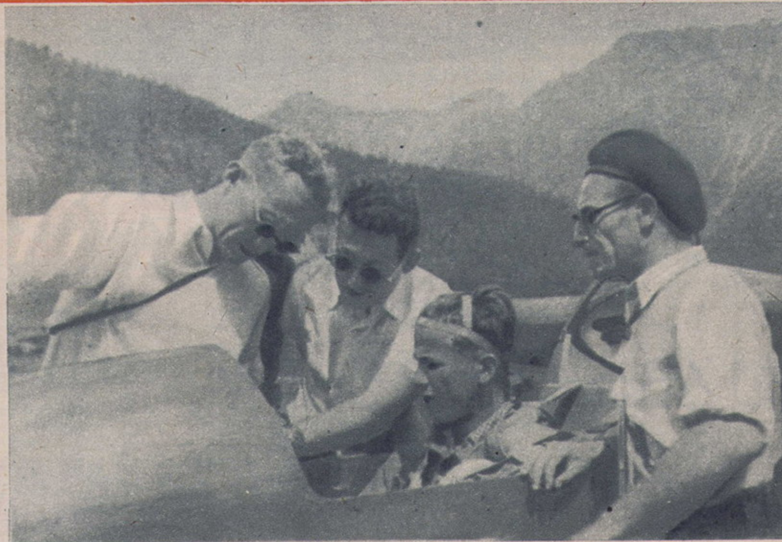
Chorego już ulokowano na noszach w kabinie. „S-13" za chwilę wystartuje, aby przewieźć go do szpitala.
Foto: CAF (3)



TADEUSZ REJNIAK

ZASTRZAŁ NA SŁOŃCU







Zdjęcia — powyżej: inż. Rudolf Weigl — Goleszów r. 1947. Pierwsze z lewej: W rozmowie z prof. Humenem. Drugie z lewej: Na międzynarodowych zawodach szybowcowych w Samedan — Szwajcaria. Pierwszy z lewej: inż. Weigl, kierownik polskiej ekipy. W kabinie „Sępa" — Adam Zientek, obok z prawej — inż. Józef Niespał, konstruktor „Sępa".

Po raz pierwszy zetknąłem się z nim na kursie szybowcowym. To było wkrótce po wojnie, w Goleszowie, na górze Chełm. Startowaliśmy już ze szczytu, ćwicząc w niespełna minutę trwających lotach skomplikowane zakręty, które miały nam przynieść upragnioną kategorię „B". Szło nam raczej niewprawnie, byliśmy jednak na tyle już ludźmi powietrza, żeby czuć doskonale jak bardzo mierne są nasze umiejętności, jak bardzo początkującymi jesteśmy pilotami.

Spadł z nieba na nasze szybowisko z głośnym klekotem zdemobilizowanego „Pociaka" i posadził go zgrabnie pod stok na małej, wąskiej łączce — miejscu naszych pierwszych samodzielnych skoczków. Zabawił niedługo. Załatwił jakieś służbowe sprawy z kierownikiem szkoły i po godzinie odleciał. Ale ta godzina wystarczyła, żeby pozostał na zawsze w mojej pamięci. I nie tylko mojej.

Nie tym nam zaimponował, że był dyrektorem Instytutu Szybownictwa i nie tym także, że miał samolot do dyspozycji, że latał na nim jak artysta. Pozyskał na zawsze nasze serca swoim gorącym, lotniczym sercem. Swoim prostym, a jakże ujmującym sposobem bycia. Swoim traktowaniem nas, młodych. Bo chociaż się śpieszył, znalazł przecież dość czasu na to, żeby zajrzeć na start, żeby pomóc nam w ustawianiu szkolnych „SG-gów", żeby na równi z nami zbiegnąć kilka razy po stromej pochyłości zbocza, ciągnąc liny startowe z niekłamanym zapałem, tak ze wszystkich sił, aż żyły nabrzmiewały na czole.

A mówił do nas: kolego. I nie tylko mówił. On nas traktował naprawdę jak kolegów. Bez cienia drwiny, czy lekceważenia. To było chyba najbardziej ujmujące. My — początkujący uczniowie, którym instruktor niejednokrotnie aplikował gorzkie, niezbyt wybredne słowa wymówek za taki, czy inny błąd w powietrzu, my — dla niego kolegami... Takim był właśnie. Kto tylko próbował oderwać się od ziemi, komu zaczynały wyrastać — chociaż jeszcze wątłe, niepopierzone dobrze skrzydła — ten był dla niego kolegą.

Kochał lotnictwo jak mało kto i bliscy byli mu wszyscy, którzy je też kochali.

*

W rok potem byłem na Żarze. Wraz z innymi próbowałem umiejętności żaglowania. Rzecz szła o te pierwsze pięć godzin nieprzerwanego lotu — warunek do Srebrnej. Nasze „Jeżyki" niezbyt chętnie trzymały się powietrza, siadały przy lada okazji. Niby nieżyjące graty, a przecież czuły kto je trzyma za stery. Lekceważyły nas jeszcze.

Któregoś dnia pod chmurami pojawiła się wysmukła, długoskrzydła „Ważka". Nad porąbkowskim jeziorem zwinęła długi korek i w chwilę potem wylądowała miękko na szczycie Żaru. Z kabiny wysiadł pilot. Jak zawsze uśmiechnięty, jak zawsze w sportowym ubraniu, jak zawsze z gołą głową. Wysoki, postawny, sprężysty w ruchach, silny. Jasny kędzierzawą, płową czupryną, jasny spojrzeniem spłowiałych od słońca oczu, jasny pogodnym, przyjaznym uśmiechem.

Załatwił jakieś sprawy z kierownikiem szybowiska, porozmawiał z nami — swoimi kolegami, życzył powodzenia w wyczynie, potem wsiadł do „Ważki". Daliśmy jej solidny naciąg. Wyszła ze startu jak z procy. Przez chwilę myszkowała przy zboczu, ale zaraz zatoczyła krąg — z razu łagodny, potem drugi, ciaśniejszy i nie trwało długo, jak była znów pod chmurami. Z niekłamanym zachwytem goniliśmy ją spojrzeniami, gdy wysoko ponad Magurą sunęła bezszelestnie wprost do Aleksandrowic.

Że nasze serca uleciały wraz z pilotem „Ważki"?... Że wszystkie nasze myśli wezbrały sympatią dla jej pilota?... — No, to jasne. Ostatecznie nie często trafia się dyrektor poważnej instytucji, który dla załatwienia służbowej sprawy przylatuje ze swego zakładu pracy szybowcem. I — co chyba ważniejsze — nie często spotyka się człowieka, który, choć dwa razy od nas starszy, jest jednak jednym z nas.

Mieszkał w budynku portowym aleksandrowickiego lotniska. Tak się złożyło, że kurs wyszkolenia samolotowego przechodziłem na tym właśnie lotnisku.

*

Pewnego wieczoru wrócił swoją „Skodą" z jakiejś dalszej podróży. Wychodziłem akurat z budynku, gdy wysiadał z wozu.

— Świetnie, że was widzę. Mam do was prośbę, kolego — powiedział na przywitanie. Z dalszej rozmowy dowiedziałem się, że jest zmęczony i niewyspany, a obiecał wyjechać na stację po Janusza, który miał nocnym pociągiem przyjechać z Warszawy.

Janusz był naszym wspólnym znajomym ze „Skrzydlatej". Chodziło o to, żebym go przywiózł „Skodą" ze stacji w Bielsku. Propozycja była aż nadto ponętna, aby ją jak najskwapliwiej przyjąć.

Wręczył mi kluczyk od stacyjki, uprzedził, że „drugi bieg trzeba trochę przytrzymać, bo wyrzuca" i przepraszając mnie za fatygę, poszedł do mieszkania.

Światła w budynku dawno pogasły, całe lotnisko tonęło we śnie, było już dobrze po północy, kiedy zasiadłem za kierownicą „Skody". Przyświecając sobie ręczną latarką zacząłem manipulować przy tablicy rozdzielczej. Włączyłem stacyjkę, nacisnąłem starter i silnik zapalił nadspodziewanie łatwo. Lecz po chwili zgasł. Powtórzyłem zabieg... z takim samym rezultatem. „Co u licha, zimny?..." Trudno było w taki domyśl uwierzyć, bo noc była lipcowa. Na wszelki wypadek włączyłem jednak zasysacz. Silnik znów zagrał hałaśliwie i za moment zgasł. Cisnąłem starter coraz rozpaczliwiej, lecz nie pomagało. Tylko głuche dudnienie przerzucanej kompresji cylindrów rozlegało się w nocnej głuszy coraz dokuczliwszym echem. Byłem zawstydzony, bezradny, czoło pokrywała mi zwolna chłodna rosa potu. Męczyłem jeszcze silnik w upartych, bezowocnych usiłowaniach rozruchu, dopóki akumulator nie zaczął odmawiać posłuszeństwa. Kręcił resztką mocy...

Kiedy przybity, kompletnie pognębiony zdecydowałem się w końcu obudzić właściciela wozu, ukazał się niespodziewanie w drzwiach samochodu. Był w piżamie i w nocnych pantoflach. Mogłem oczywiście spodziewać się wszystkiego, tylko nie tego, że będzie... uśmiechnięty. Toteż moje zaskoczenie było absolutne. Bo właśnie z niewiarygodnie pogodnym uśmiechem, głosem przepojonym poczuciem... własnej winy, odezwał się do mnie:

— Najmocniej przepraszam, kolego. Sądziłem, że wiecie iż ten typ „Skody" pracuje na opadowym zbiorniku. Na ogół niezły wózek, ma tylko tę wadę, że gdy się nie otworzy kranu benzynowego, to... trochę trudno zapala. Ale to drobiazg... o, spójrzcie... tak się to robi... — Pochylił się, przekręcił kurek kranu, na który przedtem nie zwróciłem uwagi i w sekundę później silnik gadał swoją normalną mową.

Nie skorzystałem już oczywiście z uprzejmego zaproszenia na przejażdżkę do Bielska. Pojechał sam. W piżamie i w nocnych pantoflach.

Przez kilka następnych dni unikałem go jak ognia. Przerażała mnie myśl o pierwszym spotkaniu. Okazało się jednak, że całkiem niepotrzebnie. Nigdy nie wspomniał o tym wydarzeniu.

Takim był właśnie: opanowany w każdej sytuacji — prawdziwy pilot. I co ważniejsze — nie miał zwyczaju dokuczać młodszym.

*

Przyleciał kiedyś do Warszawy „Kadetem". Gdy się o tym dowiedziałem, sprawdziłem pośpiesznie stan mojej kasy. Upewniwszy się, że na powrót koleją z Katowic wystarczy, pobiegłem na lotnisko. Byłem wciąż jeszcze w tym wieku i w tym stopniu lotniczego zaawansowania, kiedy nie patrzy się na koszty i na trud trzystakilometrowej, nocnej podróży pociągiem, skoro za tę cenę można odbyć lot z dobrym pilotem. A jeszcze do tego na nieznanym typie samolotu...

Na moją nieśmiałą prośbę przystał od razu:

— Ależ oczywiście, kolego. Szkoda byłoby wolnego miejsca w kabinie. I mnie będzie milej w towarzystwie. Wylaszujecie się przy okazji na nowym typie, a... „Kadet" to bardzo przyjemny aeroplan. Miękki, posłuszny, porównania nie ma z „Pociakiem" — dodał tonem, jakim przekazuje się komuś bliskiemu bardzo radosną wiadomość.

Wylot się spóźnił, bo jeszcze to było do załatwienia, jeszcze co innego, dość, że gdy wreszcie przyszedł do maszyny, tarcza słońca poczerwieniała już mocno i niezbyt wysoko wisiała nad horyzontem. Z niepokojem oczekiwałem jego decyzji, bo było jasne, że przed nocą nie zdążymy dotrzeć do Katowic. Bałem się, że odłoży wylot do rana i wtedy zajęcia służbowe nie pozwolą mi... potrzymać „Kadeta" za drążek. Toteż ucieszyłem się, gdy powiedział, że przenocuje w Częstochowie, skąd będzie już miał bliżej dnia następnego.

Na moje obiekcje, że w przedniej kabinie, w której miałem lecieć, jest wymontowana busola i że przy użyciu mapy-milionówki, jaką dysponowałem, nie zdołam chyba utrzymać dokładnego kursu, odpowiedział:

— A wiecie, to bardzo proste, kolego. Cały czas utrzymujcie samo-

Ciąg dalszy na str. 15)

Leciałam z premierem Nehru

Inż. WANDA SZEMPLINSKA

(KORESPONDENCJA WŁASNA Z INDII).



DY o godz. 7 rano przyjechaliśmy pod hangar Gliding Clubu, lotnisko było jeszcze puste. Niebo lśniło błękitem, tylko wokół horyzontu przesłaniał je woal kurzu i oparów. Powietrze było chłodne, suche i rześkie.

Nasze „graty" poowijane w białe pokrowce stały w niewielkim hangarze obok „Olimpii", „Jeżyka" i 2 szkolnych dwumiejscówek.

Wszyscy byliśmy lekko podminowani, a Stasio Wieczorek biegał koło szybowców jakby go „bies opętał" i gubił co chwila swój tropikalny kapelusz.

*Przed trybuną, która mieści się w ogródku Flying Clubu (fotele z mikrogumy, stoliki i coca-cola), kładziemy jedną „Jaskółkę" w kawałkach. Nasz program zawiera mrożący krew w żyłach pokaz: „nose diving" *) na szybowcu zmontowanym w ciągu 3 min!*

O 8.30 zaczynają się zjeżdżać samochody i dostojne towarzystwo stopniowo zapełnia trybunę. Panie w różnokolorowych sari, panowie ubrani z europejska, ale w turbanach. Gdy zajeżdża limuzyna premiera Nehru, prostujemy się wszyscy w szeregu. Białe orły na tle czerwonej tarczy — owoc żmudnej pracy Julka Nowotarskiego — tkwią dumnie na naszych piersiach. Po prezentacji premier podchodzi do montowanej „Jaskółki". Pod jego okiem i tysięcy innych widzów po 3 minutach „Jaskółka" wyrusza na start.

Dopiero z kabiny „Muchy", na której wykonuje swój „numer", widzę jak gruby jest pierścień głów ludzkich opasujący lotnisko. Parking zastawiony jest setkami samochodów.

Piloci holujący, a jest ich 3, naprowadzają nas idealnie. Jeden z nich przyleciał dopiero wczoraj — na żółtym Tiger-Moth. Podaliśmy mu szybkość, sposób najścia na lotnisko oraz kartę z czasami startu i wyczepienia. Na wszystko odpowiadał — „Oh, I see" i przezabawnie machał przecząco głową, co miało oznaczać, że wszystko świetnie rozumie. I rozumiał rzeczywiście.

W następnym locie odgrywam rolę balastu. Wsiadam do tylnej kabiny „Bociana" i mocno, bardzo mocno dociągam pasy. Potem Edek Makula mocuje się z drążkiem, a mnie oczy wyłażą na wierzch. Jak świat światem nie oglądano w Indiach takiej akrobacji na szybowcach!

Lądujemy przed trybuną, na której wrze jak w ulu — oklaski nie milkną. W powietrzu są jeszcze 2 „Jaskółki" (Julek Nowotarski i Staszek Skrzydlewski), które mają zakończyć pokazy zespołową akrobacją. Gdy wylądowały „Jaskółki", przy akompaniamencie entuzjastycznych braw, z trybuny zszedł premier Nehru w towarzystwie polskiego ambasadora. W chwilę potem pomagałam premierowi zakładać spadochron i zapinać pasy. Pod obstrzałem dziesiątków fotografów wsiadł do kabiny i ze spokojnym uśmiechem przyjmował wszelkie objaśnienia.

Startujemy z betonki. Unoszę ogon „Bociana" do góry i odrywam go od ziemi jednocześnie z żółtym Tiger'em. Premier wskazuje na przyrządy: „pomiar wysokości? — A ten wskazuje wznoszenie i opadanie?" Byłam niezwykle zaskoczona. — Tak, tak — odpowiedziałam szybko i objaśniałam przeznaczenie pozostałych przyrządów, wiedząc jednak, że nie mówię nic nowego.

Jest godzina 10 rano. Suniemy w idealnym „maśle". W miarę nabierania wysokości wokół horyzontu zarysowuje się silniej fioletowa wstęga, spod której wyłania się miasto. Inne od naszych miast, zresztą jak wszystko w Indiach.

Zwarta biała plama przylegająca do srebrzystej wstęgi Dżamry — to Stare Delhi. Ogromny obszar zieleni poprzetykany białymi punktami to nowe i rzeczywiście nowoczesne miasto. Nowe Delhi przecina olbrzymia, centralna oś. Długa, szeroka, wychodzi z ogromnego stadionu i przez łuk triumfalny oraz aleje prowadzi do serca Delhi — monumentalnych gmachów parlamentu i siedziby rządu, nad którymi dopiero od 7 lat powiewa flaga indyjska.

Miałam wrażenie, że wzrok premiera zatrzymał się tam dłużej. Wychylając się to w jedną, to w drugą stronę i wyciągając ręce przez otwarte okienka przyglądał się miastu. Na 400 m pociągnęłam za wyczep. Linka odpadła z głośnym trzaskiem. Premier odwrócił głowę — powiedziałam mu jak wyczepiłam linkę i jednocześnie wyraziłam żal, że ze względu na wczesną porę dnia nie ma jeszcze prądów wstępujących. W cichym, spokojnym powietrzu wywijałam łagodne zakręty. Skrzydło „Bociana" zakreśla łuk wokół trybuny w kierunku lotniska, drugie przemyka szybko nad okrągłym gmachem parlamentu. Wsłuchując się w jednostajny, niezakłócony żadnym podmuchem, cichy szum szybowca pomyślałam, że właśnie taki lot może odkryć pasażerowi urok tego „bezszmerowego" latania.

Krążymy nad trybuną. Wszystkie twarze zwrócone są w naszą stronę. Widać nawet jak machają rękami. Premier przygląda się z uśmiechem. Za chwilę „Bocian" dotyka łagodnie betonki, tuż przed trybuną. W stronę szybowca pędzi reporter radiowy, ciągnąc za sobą wielki zwój drutów. Otacza nas grono osób towarzyszących premierowi i członkowie polskiej ambasady. Premier mówi parę słów do mikrofonu — wyraża zadowolenie i podziękowanie. W chwilę potem „Bocian", na którym leciał premier Nehru, jest własnością Indii.

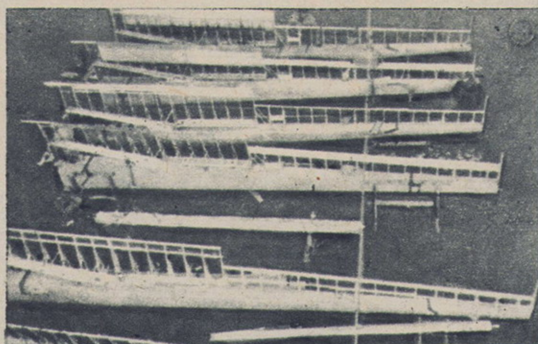
**) nurkowanie.*

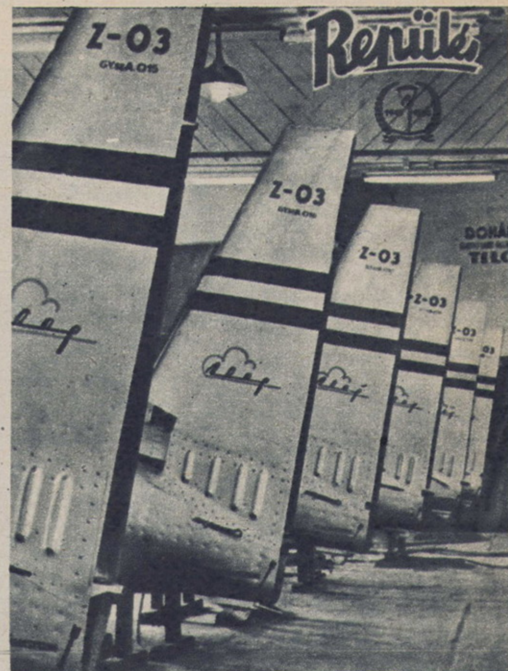
Premier Indii Jawaharlal Nehru w kabinie „Bociana" przed lotem. Stanisław Wieczorek zapina pasy siedzeniowe. W głębi — Wanda Szemplińska.



SZYBOWCE METALOWE NA WĘGRZECH

Jak podaje ostatni numer czasopisma „Repülés", węgierski przemysł przystąpił do seryjnej produkcji metalowej wersji szybowca „Ifjusag" Z-03. Na zdjęciach: seria kadłubów przygotowanych do montażu oraz wnętrze skrzydlarni.

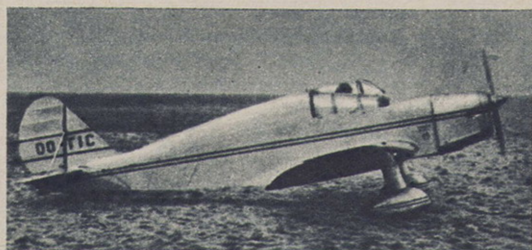




NOWY REKORDZISTA

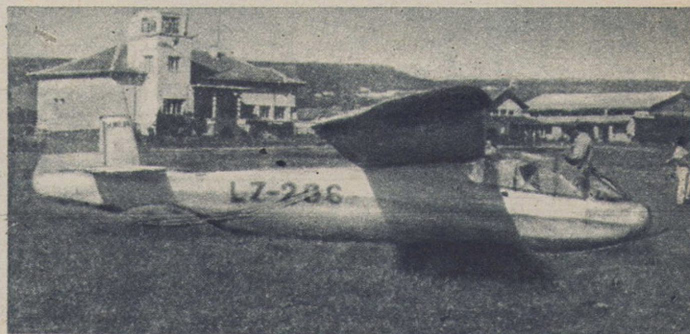
Jak już podawaliśmy, samolot Tipsy „Belfair" uzyskał międzynarodowy rekord odległości lotu, przelatując bez lądowania z Belgii do Afryki Północnej. Obok podajemy zdjęcie rekordowego samolotu. Ciekawe jest, że samolot ten posiada czechosłowacki silnik typu Walter Mikron II — 62 KM. A oto najważniejsze dane „Belfaira" — rozpiętość — 9,5 m, długość — 6,6 m, ciężar — 500 kG. (l)

Samolot Tipsy „Belfair".



„PIONYR" RÓWNIEŻ W BUŁGARII

Dwumiejscowy szkolny szybowiec „Pionyr" konstrukcji czechosłowackiej, eksportowany między innymi do NRD, znalazł ostatnio zastosowanie również w Bułgarii". Na zdjęciu „Pionyr" w aeroklubie bułgarskim w mieście Stalino.



Ruch pasażerski nad Atlantykiem

WIADOMO powszechnie, że trasa powietrzna łącząca Europę z kontynentem Ameryki Północnej jest jednym z najbardziej uczęszczanych szlaków lotniczych. Jak jednak wygląda ruch pasażerski na tej trasie w liczbach i w jakim stopniu komunikacja lotnicza konkuruje z komunikacją okrętową, pozwalają się zorientować dane opublikowane ostatnio przez IATA. Z danych tych wynika, że frekwencja na liniach lotniczych systematycznie rośnie i że ilość pasażerów przewożonych przez Atlantyk samolotami stanowi mniej więcej trzecią część całkowitej masy ludzi przebywającej drogę Ameryka-Europa i Europa-Ameryka.

Ilość pasażerów (w tysiącach) przewożonych przez północny Atlantyk samolotami i okrętami w różnych latach podaje tabelka:

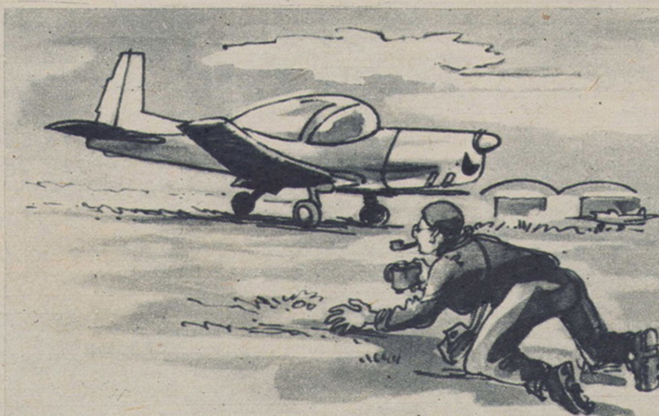
Rok	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954
Samoloty	253	273	317	341	446	510	578
Okręty	637	672	782	710	844	900	938

Przebycie Atlantyku samolotem jest droższe niż okrętem. Ceny biletów samolotowych i okrętowych w różnych klasach kształtują się następująco (w dolarach):

	Samolot	Okręt
I kl.	450	325
II kl.	400	220
III kl. (turyst.)	290	160

Komunikację lotniczą nad Atlantykiem (tylko północnym) utrzymuje 15 towarzystw, samoloty których wykonują tygodniowo 427 przelotów trasy Ameryka-Europa. Do dyspozycji podróżnych jest na pokładzie samolotów transatlantyckich około 24 000 miejsc tygodniowo. Komunikację utrzymują wyłącznie samoloty czterosilnikowe.

RW



Życzenia noworoczne z Czechosłowacji

Znany już naszym Czytelnikom fotoreporter „Kridla vlasti" Karol Masojidek z Pragi nadesłał do redakcji pocztówkę, na której skreślił życzenia noworoczne dla nas i Czytelników „Skrzydlatej" (zamieszczamy je obok). Dziękujemy za pamięć i odwzajemniamy ją, życząc Karolowi Masojidekowi w nowym roku wielu nowych sukcesów w pracy zawodowej, pragnąc jednocześnie stałego serwisu zdjęć z życia lotniczego Czechosłowacji dla „Skrzydlatej".

TURYSTYKA LOTNICZA NA TRASIE PARYŻ—MOSKWA

Biura francuskiego towarzystwa lotniczego „Air France" w miesiącu październiku 1955 roku zarejestrowały ogółem 1 500 zamówień na hotele w Moskwie. Świadczy to niewątpliwie o wzmożeniu turystyki Wschód—Zachód.

Z krajowych zawodów szybowcowych w Holandii

HOLANDIA. Główne szybowisko holenderskie w Terlet było w czasie od 23. 7. do 8. 8. widownią krajowych zawodów szybowcowych. Na starcie stanęło 19 szybowców jednomiejscowych. Najliczniej, bo aż w 6 egzemplarzach reprezentowana była „Olimpia". Z nowych maszyn wystawiono angielskie szybowce „Prefect" i „Skylark II" oraz holenderskie T-10 i V-20. Pojawiły się również okazy „muzealne", jak „Grunau Baby II b" a nawet II a (bez hamulców aerodynamicznych) oraz „Miniomoa".

Startowano w zasadzie za wyciągarką. 2 wyciągarki dwubębnowe i 4 pojedyncze — razem 8 linek zapewniało nie tylko wysoką sprawność ruchu startowego, ale także wystarczającą rezerwę na wypadek zerwania jednej linki. Dzięki temu, po otwarciu startu, loty odbywały się w odstępach najwyżej 2-minutowych. Linki ściągano samochodami.

Choć pogoda w czasie zawodów na ogół nie dopisywała, co czwarty start prowadził do wykonania przelotu (ogółem 300 startów. 77 przelotów, 6935 km). Średnia długość przelotu wynosiła 90 km.

Najlepszym dniem zawodów był 26 lipca — konkurencja przelotu otwartego. Zanotowano zaledwie 6 startów, w których nie udało się nawiązać kontaktu z termiką. Średnia długość przelotu wyniosła w tym dniu 172 km, co — jak na stosunki holenderskie — jest wynikiem bardzo dobrym. Tylko jeden zawodnik nie wykonał w tym dniu przelotu. Cztery szybowce przeleciały granicę państwa i wylądowały we Francji. L. J. Beenker dotarł nawet do wybrzeża Kanału po przebyciu 328 km, co zapewniło mu siódmą w kraju złotą odznakę. Jan Selen uzyskał 325 km, Toutenhoofd 293 km, De Boer 258 km.

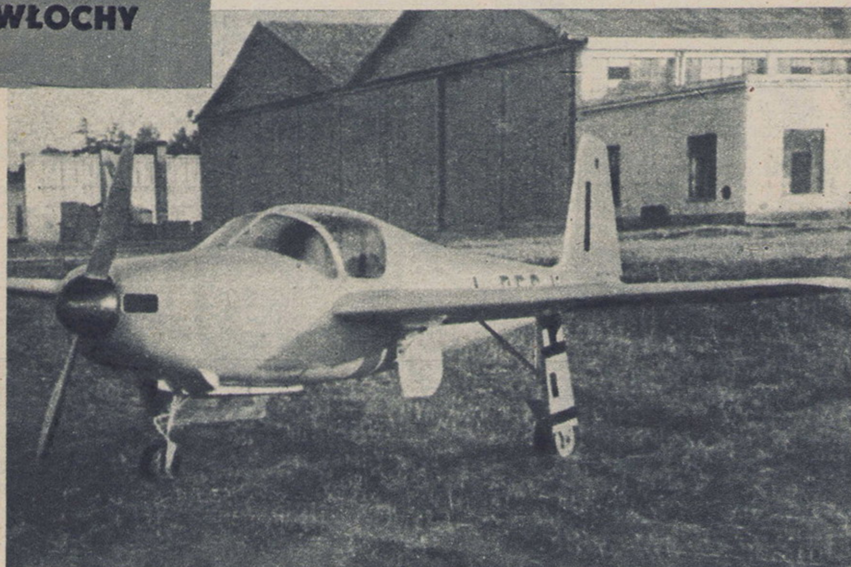
Dość dobre wyniki uzyskano również w przelocie wielokrotnym na odcinku 23 km. Ordelman przeleciał ogółem 199 km, Toutenhoofd 192 km, Jan Selen 184 km. Za to przeloty docelowe — 79 km (25. 7.) oraz 127 km (4. 8.) przyniosły rozczarowanie, ponieważ w obu przypadkach zadanie wykonał tylko 1 zawodnik. Także powtórka przelotu otwartego w dniu 6. 8. przyniosła zaledwie 2 przeloty o długości ponad 50 km.

Po 8 dniach lotnych zwycięstwo w klasyfikacji ogólnej uzyskał 30-letni Jan Selen, posiadacz Złotej Odznaki i ok. 300 godzin nalotu. Jako nagrodę za 1 miejsce w zawodach otrzymał on oprawną fotografię swojego szybowca („Skylark II"), pamiątkową plakietkę oraz bon na 10 bezpłatnych startów.



W AUSTRII rozwija się znacznie spadochronowa służba sanitarna. Ostatnio na lotnisku w Graz ukończyła kurs spadochronowy akuszerka, jedna ze specjalistek, której zadaniem będzie dotarcie w razie potrzeby do odległych wsi i niesienie pomocy lekarskiej. 33-letnia Franzi Hai (na zdjęciu) jest jedyną kobietą w austriackiej spadochronowej służbie sanitarnej.

P-55 „TORNADO" WŁOCHY



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	7,20 m
Długość	—	6,04 m
Wysokość	—	2,10 m
Powierzchnia nośna	—	8 m²
Wydłużenie	—	6,5
Zbieżność skrzydła	—	0,41

Ciężary:

Ciężar własny	—	394 kG
Ciężar w locie	—	620 kG
Obciążenie powierzchni	—	77,5 kG/m²
Obciążenie mocy	—	4,43 kG/KM

Osiągi:

Prędkość maksymalna	—	340 km/h
Prędkość przelotowa	—	300 km/h
Prędkość minimalna	—	95 km/h
Czas wznoszenia na 1 000 m	—	3 min
Zasięg przy prędkości przelot.	—	800 km

W dziedzinie konstrukcji lekkich samolotów sportowych Włochy stoją na jednym z pierwszych miejsc w świecie, przynajmniej pod względem ilości i jakości powstających prototypów. Oczywiście nie wszystkie z tych maszyn przechodzą do produkcji seryjnej. Większość ich budowana jest w pojedyńczych egzemplarzach, przeważnie na zamówienia prywatne w związku z zawodami lotniczymi.

Wytwórnia Partenavia, założona w Neapolu przez inż. Luigi Pascale, wybudowała już szereg takich samolotów np. P-52 „Tagratto", P-53 „Aeroscooter" itd.

Najnowszą konstrukcją inż. Pascale jest samolot turystyczno-zawodniczy Partenavia P-55 „Tornado", zbudowany na zamówienie asa włoskiego lotnictwa sportowego Renzo Ceschina, który zresztą ma już w swym posiadaniu dwusilnikowy samolot... „Aero-45" (konstrukcji CSR).

Projektując „Tornado" inż. Luigi Pascale postawił sobie zadanie osiągnięcia możliwie wysokiej doskonałości samolotu. W tym celu obrał on dla płata profil laminarny o daleko położonym punkcie przejścia, uzyskując tym samym zmniejszenie oporu skrzydła o około 30%. Z kolei, aby uniknąć szkodliwego odziaływania wzajemnego kadłuba i skrzydła, obrał dla samolotu układ średniopłata, nie zważając na związane z tym trudności konstrukcyjne. Załoga została umieszczona obok siebie. Układ ten zdobywa sobie coraz większe uznanie w lotnictwie turystycznym, a tym razem był on korzystny także ze względów konstrukcyjnych, z uwagi na przechodzący przez kadłub dźwigar płata oraz ze względu na szerokość zastosowanego silnika o układzie płaskim. Samolot został zbudowany bardzo lekko i przy stosunkowo słabym silniku może się poszczycić doskonałymi osiągami.

Partenavia P-55 „Tornado" jest jednosilnikowym, dwumiejscowym wolnonośnym średniopłatem, o konstrukcji całkowicie drewnianej zbudowanym jako samolot turystyczny i zawodniczy.

Skrzydło o profilu laminarnym NACA serii 6a (dwuwypukły, niesymetryczny) i obrysie trapezowym odznacza się prostopadłą do osi symetrii krawędzią natarcia i wzniosem 4°. Konstrukcja skrzydła — jednodźwigarowa, z kesonem noskowym wykonanym ze sklejki i pracującym na skręcanie. Na krawędzi spływu umieszczone są lotki i klapy o niemal identycznej konstrukcji i szerokości równej 20% cięciwy skrzydła. Klapy i lotki oparte są na dźwigarku pomocniczym. Między nim a dźwigarem głównym mieszczą się w czasie lotu golenie chowanego podwozia głównego.

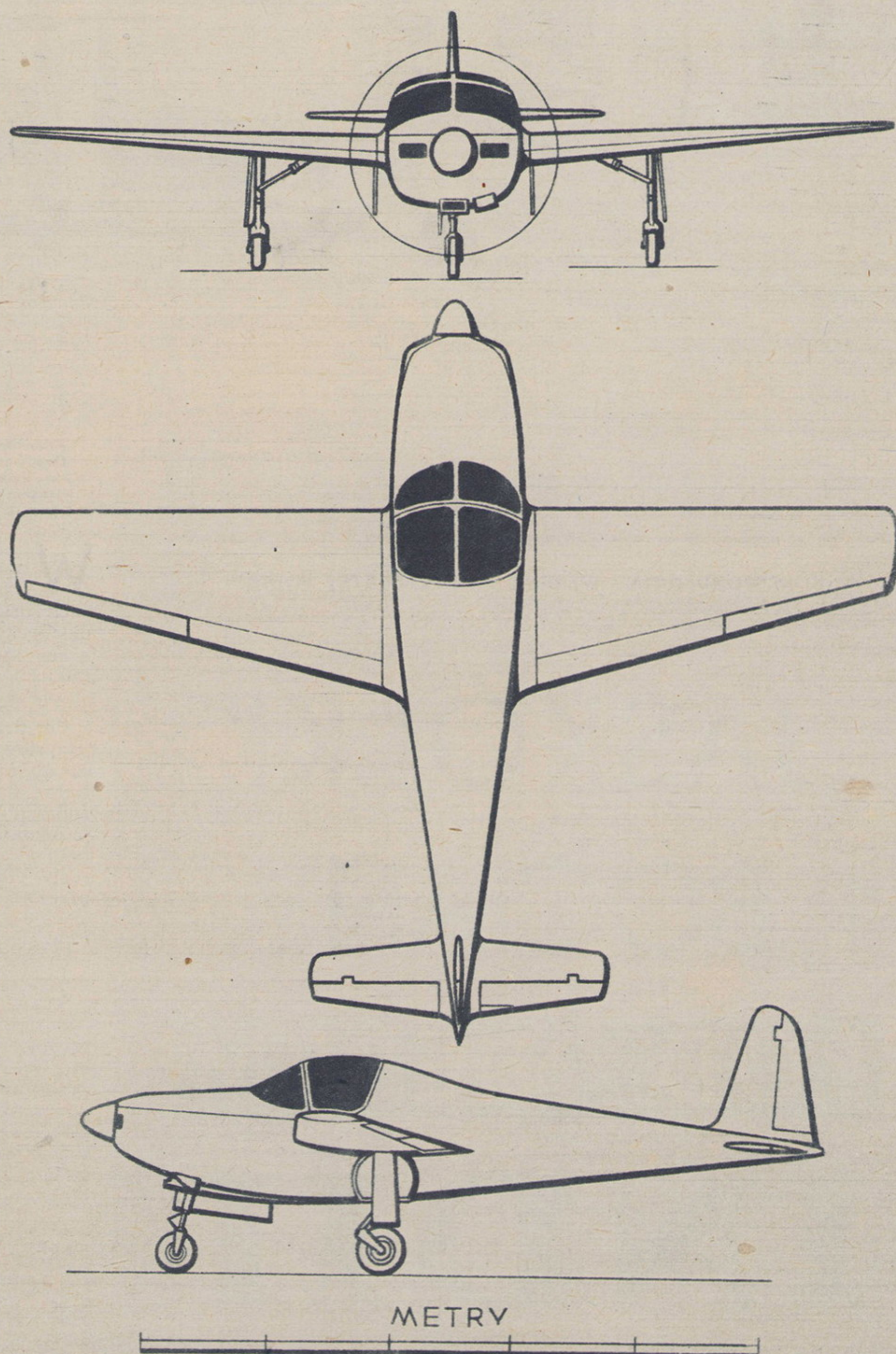
Kadłub — konstrukcji półskorupowej o pokryciu sklejkowym, ma w okolicy płata przekrój prostokątny z zaokrąglonymi narożami, przechodzący w tylnej części w przekrój eliptyczny. Kształt kadłuba z boku przypomina profil płata, zniekształcony tylko kabiną załogi. Kabina, z siedzeniami obok siebie, wyposażona jest w dwuster i osłonięta limuzynką ze szkła organicznego o starannie przestudiowanym kształcie opływowym. Za kabiną załogi mieści się zbiornik paliwa o pojemności 120 l.

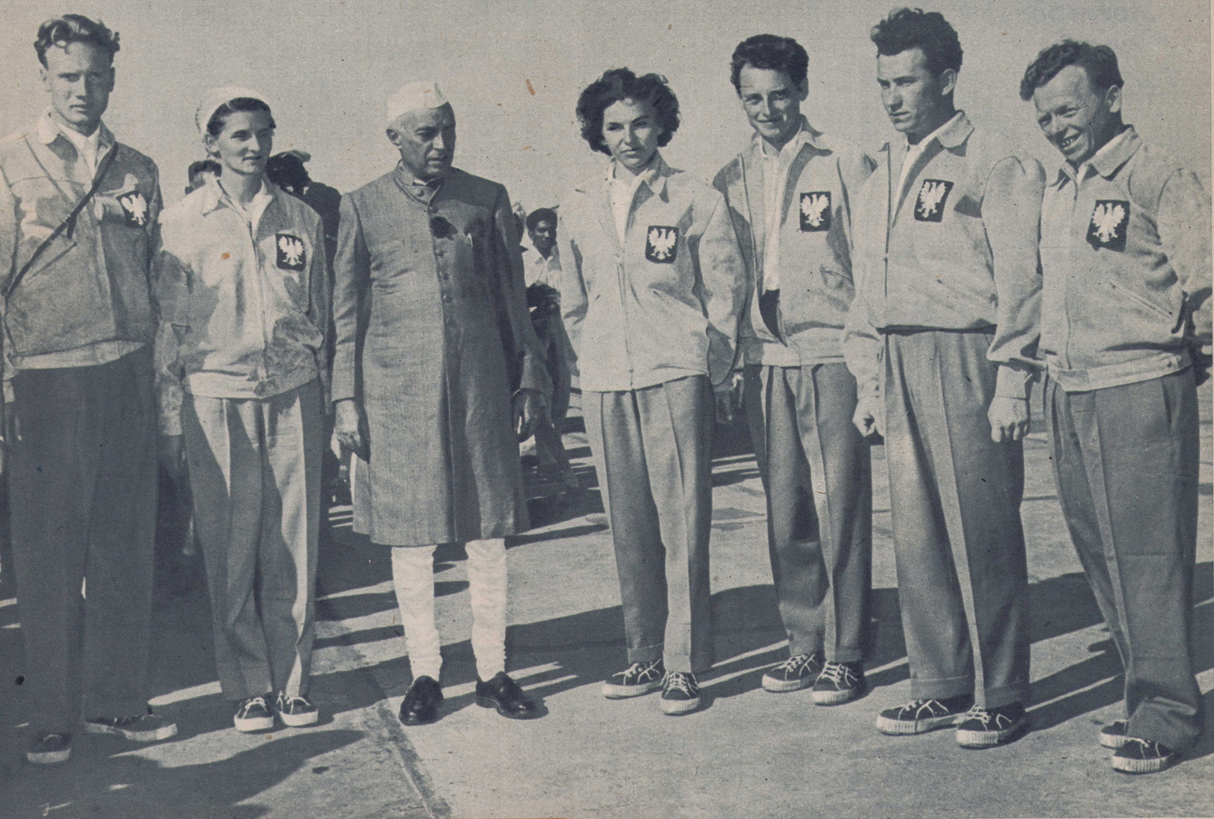
Usterzenie wolnonośne, o obrysie trapezowym i konstrukcji zbliżonej do konstrukcji płata. Usterzenie wysokości umieszczone jest na wysokości płata. Stery zaopatrzone są w kompensację osiową. Wszystkie części napędu sterów ukryto wewnątrz konstrukcji, co korzystnie wpływa na zmniejszenie oporu szkodliwego.

Podwozie chowane, trójkołowe, z kołem przednim. Podwozie główne o dużym rozstawie składa się z dwóch goleni wyposażonych w amortyzatory olejowo-powietrzne i w koła niskiego ciśnienia o wymiarach 400 × 100 z hamulcami hydraulicznymi. Podwozie to chowane jest w czasie lotu w skrzydła w kierunku kadłuba i całkowicie zamknięte dwuczęściowymi osłonami. Podwozie przednie, również wyposażone w amortyzator olejowo-powietrzny i koło o wymiarach 300 × 100, zabudowane jest pod silnikiem i chowa się w czasie lotu do tyłu w kadłub. Podwozie ściągane jest za pomocą instalacji hydraulicznej napędzanej ręczną pompą. W razie uszkodzenia instalacji podwozie może być otworzone i zablokowane w dolnej pozycji pod działaniem własnego ciężaru, co zapewnia bezpieczeństwo lądowania.

Napęd samolotu stanowi czterocylindrowy, chłodzony powietrzem silnik o układzie płaskim (bokser), typu Lycoming O-290-D2 o mocy 140 KM. Gazy spalinowe wychodzą pod kadłubem dwiema zbiorczymi rurami wydechowymi, co daje dodatkowo pewien niewielki ciąg. Silnik oprofilowany jest osłoną z blachy. Śmigło drewniane, dwułopatowe, stałe, osłonięte blaszanym kołpakiem.

Inż. J. Ś.





Premier Indii J. Nehru w towarzystwie ekipy Aeroklubu PRL na lotnisku w New Delhi po pokazach w dniu 23. XI. 55 r. Od lewej: Stanisław Skrzydlewski, Wanda Szemplińska, Premier J. Nehru, Maksymiliana Czmielówna, Julian Nowotarski, Edward Makula i Stanisław Wieczorek. Foto Lite — New Delhi.

Mgr inż. STANISŁAW SKRZYDLEWSKI

KORESPONDENCJA WŁASNA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

„JASKÓŁKI" i „BOCIANY" POD NIEBEM INDII

WŚLAD za pierwszymi wiadomościami przesłanymi przez naszego kolegę Stanisława Wieczorka, mamy obecnie okazję dostarczyć Wam szereg informacji oraz zdjęcia wykonane podczas pokazu w New Delhi w dniu 23 listopada 1955 r.

Co kraj, to obyczaj — mówi przysłowie. Cóż dopiero, gdy ma się do czynienia z innym kontynentem! Zaraz na wstępie naszego pobytu w Indiach mieliśmy okazję się o tym przekonać. Sprawy na pozór zupełnie proste do załatwienia — urosły do problemów. Oczekując przez tydzień czasu na nadejście szybowców drogą kolejową z Bombaju, zajęliśmy się przyśpieszeniem odprawy celnej przyrządów pokładowych, które przywiezione zostały z kraju jako nasz bagaż osobisty. Jak dobrze, że mogliśmy tu wykorzystać doświadczenia w załatwianiu podobnych spraw, posiadane przez naszych rodaków z polskiego pawilonu na wystawie w Delhi. Równocześnie trzeba było przygotować miejsce oraz załatwić obsługę dla szybowców na lotnisku Safdardżang.

Obydwa kluby korzystające z lotniska, zarówno Delhi Flying Club prowadzący latanie silnikowe, jak też Delhi Gliding Club, który zajmuje się tylko szybownictwem, przyjęły nas bardzo gościnnie. Ostatecznie postanowiono, że szybowce zahangarowane będą w klubie szybowcowym, a pomocy technicznej udzieli nam klub silnikowy, posiadający większą ilość pracowników.

W dniu 22 października nadeszły do New Delhi skrzynie z naszymi szybowcami. Można je było łatwo rozpoznać po wielkich znakach ostrzegawczych, wymalowanych ze względu na transport morski. Przy pomocy dźwigów ostrożnie wyładowano je z wagonów. Jednak nowe trudności nie dały na siebie długo czekać. Niebawem okazało się, że wymiary skrzyń przekraczają wymiary dopuszczalne dla ruchu w New Delhi, oraz, że przedsiębiorstwo transportowe zajmujące się przeładunkiem polskich eksponatów nie dysponuje resorowaną przyczepą na pneumatykach, a tylko na pełnych oponach.

Minęły dalsze 3 dni. Po uzyskaniu zezwolenia i sprowadzeniu odpowiedniej przyczepy, skrzynie wreszcie spoczęły na lotnisku.

W kraju tak dużo nasłuchałem się przestróg ze strony różnych życzliwych osób o tym, jak niebezpieczny jest transport morski i jak zabezpieczano samoloty bojowe transportowane na statkach podczas wojny, że czułem wyraźny niepokój — za chwilę miały zadecydować się losy naszej wyprawy.

Na pierwszy ogień wzięliśmy skrzynię z „Jaskółką". Odchyliliś-



Ambasador PRL w Indiach Jerzy Grudziński objaśnia Wiceprezydentowi Indii Padżakrisznan (pierwszy z lewej) szczegóły akrobacji wykonywanej przez polskich pilotów. Pierwszy z prawej — Premier J. Nehru. Foto Life — New Delhi.

my ścianę czołową — wewnątrz znajdowało się zupełnie świeże powietrze bez żadnego zaduchu. Otworzyliśmy ściany zupełnie. Wszyscy stali bez słowa, my dlatego, że zobaczyliśmy „Jaskółkę" nienaruszoną, taką samą jak ją załadowano w Bielsku, a indyjscy mechanicy dlatego, że pierwszy raz widzieli tak piękny szybowiec i tak troskliwie zapakowany. Na dźwigarze leżały próbki przeznaczone do rozerwania, lekko przywiązane białą tasiemką. Wyglądały tak, jakby ktoś przed chwilą je tutaj położył. Rzuciliśmy się z Julkiem Nowotarskim w objęcia.

Dokładny przegląd szybowców wykazał zupełny brak wystąpienia korozji i uszkodzeń lakieru. Próbki klejenia zabraliśmy do Civil Aviation Technical Centre, gdzie zostały rozerwane. Próba wykazała większą wytrzymałość, niż jest wymagana dla kleju świeżego.

Miejscowe szybowce nie są rejestrowane, a indyjskie prawo lotnicze nie zawiera żadnych przepisów dotyczących wyłącznie szybownictwa. Podobnie szybowce nie muszą być poddawane kontroli państwowych rzeczoznawców. Dzięki pomocy szybowcowego instruktora miejscowego klubu, który szczegółowo wyjaśnił w Departamencie Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji cel naszych lotów, uzyskaliśmy pozwolenie na wykonywanie lotów w rejonie lotniska Safdardżang, włącznie z wykonywaniem lotów akrobacyjnych.

Mniej więcej w tym samym czasie ekipa nasza została zasilona przybyciem dwóch pilotek — Wandy Szemplińskiej i Maksymiliany Czmielówny.

Zabraliśmy się do systematycznego treningu. Niestety, loty termiczne wobec panujących warunków pogodowych były niemożliwe do wykonywania. W tej porze roku panuje tutaj pogoda bezchmurna. Dzień w dzień nic się nie zmienia. Zawsze ten sam wiatr, zawsze to samo czyste błękitne niebo i ciągle ta sama inwersja na wysokości 600 do 800 m, hamująca wszelkie wznoszenia. W tej sytuacji nie pozostało nam nic innego jak trenować ułożone wiązanki akrobacji i stopować czasy holowania oraz trwania poszczególnych lotów.

Delhi Flying Club oddał nam do dyspozycji samolot holujący DH Tiger Moth na kilka dni w tygodniu, po 1,5 godziny dziennie. Czasu na latanie nie pozostało zbyt wiele, tym bardziej, że samoloty klubowe nie posiadały mocy nominalnej i holowanie trwało długo. Z tego samego powodu musieliśmy zrezygnować z holowania na wysokość 1 000 m.

Jako dzień pokazów Ambasada polska wyznaczyła 23 listopada. W przeddzień zaplanowaliśmy próbę generalną. Delhi Flying Club oddał nam do dyspozycji obydwa posiadane samoloty holujące, a rano nadleciał trzeci samolot, wojskowy.

O godz 9,00 rozpoczęliśmy próbę. Pierwszym numerem pokazu był popisowy montaż szybowca „Jaskółka", trwający 3 do 4 minut. W międzyczasie Maksi wystartowała na kilkuminutowy lot nad publicznością, a Wanda do lotu akrobacyjnego na „Musze 100". Natychmiast po zmontowaniu „Jaskółki" wsiadł do niej Edek Makula i z prędkością 30 do 40 km/h został przeciągnięty za samochodem po betonce na miejsce startu. Zadaniem jego było otwarcie hamulców na wysokości 800 m w górnym położeniu pętli i strome nurkowanie. Edek zakończył swój pokaz efektowną, szeroką pętlą na małej wysokości. Natychmiast po nim Maksi wykonała na „Jaskółce" długotrwały lot plecowy. Dalszy program obejmował pełną akrobację na „Jaskółce" w wykonaniu Julka Nowotarskiego, akrobację na „Bocianie" wykonaną przez Edzia oraz akrobację zespołową na dwóch „Jaskółkach" wykonaną przeze mnie i Julka. Cały pokaz trwał poniżej 1 godziny.

Na główny pokaz zaproszony został premier Nehru wraz z całym rządem. Natychmiast po przybyciu premiera ekipa nasza została mu przedstawiona przez ambasadora PRL Jerzego Grudzińskiego. Premier uważnie śledził przebieg montażu „Jaskółki", po czym udał się do loży honorowej. Pokaz miał przebieg bardzo sprawny, a widzowie niejednokrotnie dawali wyraz emocji jaką przeżywali.

Po lotach akrobacyjnych premier Nehru zgodził się odbyć lot na „Bocianie". Szybowiec pilotowała Wanda Szemplińska. Po wylądowaniu ambasador Jerzy Grudziński w imieniu rządu PRL przekazał szybowiec premierowi. Nastąpiła długotrwała owacja zebranych, a szybowiec przeciągnięto na start dla przeprowadzenia dalszych lotów pasażerskich. Po pokazie nagrano nasze wypowiedzi na taśmę magnetofonową. Nagrania dokonano także w szybowcu podczas lotu. Wieczorem nadano przez radio audycję trwającą 20 minut.

Tego samego dnia wieczorne wydania prasy przyniosły pierwsze wiadomości o pokazie. Dalsze artykuły ukazały się w dniu następnym. Cała prasa była pełna podziwu i uznania dla naszego sprzętu oraz pilotów. Dowiedzieliśmy się, że pokazy niejednokrotnie zapierały dech publiczności.

Szybownictwo w jednej chwili zyskało na popularności jak nigdy dotąd. W parlamencie otwarta została debata nad koniecznością rozwoju szybownictwa w Indiach. Około 20 członków parlamentu wyraziło chęć odbycia lotów pasażerskich na szybowcu. Dostojni goście zgłosili się na lotnisko i przeważnie życzyli sobie, by wykonywać z nimi pętle. W kilka dni później mieliśmy możność wykonywania lotów z kilkunastoma przedstawicielami różnych ministerstw, z reporterami prasowymi, przedstawicielami Departamentu Lotnictwa Cywilnego, Centrum Technicznego oraz lotnictwa wojskowego.

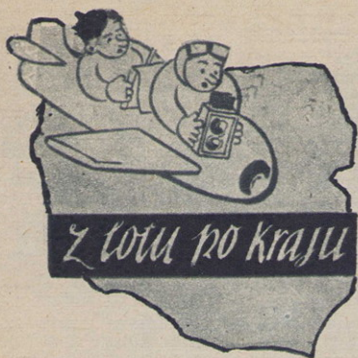
W dniu 26 listopada zorganizowaliśmy specjalne pokazy dla młodzieży szkolnej. Na lotnisko przybyły dzieci z różnych szkół Delhi. Po krótkiej przemowie polskiego ambasadora rozpoczęły się loty. Program pokazu wykonany został bez zmian.

Wieczorem 3 grudnia, w Narodowym Klubie Sportowym zebrało się na zaproszenie naszej Ambasady około 200 osób. Ambasador J. Grudziński powitał przybyłych, a następnie przypadł mi zaszczyt wręczenia proporców Aeroklubu PRL przedstawicielom Delhi Flying Club i Delhi Gliding Club. Przyjemny wieczorek został urozmaicony wyświetleniem filmu „Podniebne Zawody" — o międzynarodowych zawodach szybowcowych w Lesznie 1954 r. Trzeba stwierdzić, że piękny ten film był wielką atrakcją nie tylko dla zaproszonych gości, ale także z uwagi na jedyną okazję obejrzenia go, dla nas — przybyłych z Polski pilotów szybowcowych. W tydzień później zaproszono nas na herbatę do Delhi Gliding Club. Zaraz na wstępie na szyjach zawieszono nam girlandy z kwiatów, a po przemówieniu obdarowano nas upominkami.

Nasz pobyt w Indiach dobiega końca. Bardzo możliwe, że będziemy mogli urządzić jeszcze jedne pokazy w Bombaju i na szybowisku w Poonie. Chcielibyśmy naszymi pokazami wzbudzić większe zainteresowanie szybownictwem w tym pięknym kraju. Chcielibyśmy, by nasi indyjscy przyjaciele rozwinęli szybownictwo na wzór naszego, aby razem z nami stanęli do walki w zawodach i wspólnie atakowali rekordy.

Premier J. Nehru uważnie śledzi przebieg montażu szybowca „Jaskółka". Obok Premiera — Ambasador PRL Jerzy Grudziński. Montują szybowiec: Edward Makula, Stanisław Wieczorek i Julian Nowotarski.





256 proc. normy przebiegu

WSPÓŁPRACOWNICY i kierownictwo Wyczynowej Szkoły Szybowcowej w Lisich Kątach cenią Tadeusza Kilichowskiego, jako dobrego fachowca, wzorowego kierowcę i uczynnego kolegę. Realizacja podjętego zobowiązania „Mój samochód świadczy o mnie" wystawia kierowcy Kilichowskiemu jak najlepszą opinię. Obsługiwany przez niego samochód ciężarowy „Chevrolet" jest zawsze zdolny do eksploatacji, a estetyczny wygląd wozu potwierdza troskę o sprzęt. Ostatnio komisyjna ekspertyza ustaliła, że kierowca Kilichowski przejechał na jednym ogumieniu ponad 89 tys. km, wykonując tym samym 256% obowiązującej normy przebiegu. Poza tym opony te po przeprowadzeniu bieżnikowania (protektorowanie) nadają się do dalszej eksploatacji.

Na pytanie — w jaki sposób uzyskał tak dużą oszczędność ogumienia, odpowiedział krótko, że przede wszystkim przez łagodne hamowanie wozu, przestrzeganie norm ładunku i ciśnienia w oponach oraz konserwację wewnętrzną ogumienia talkiem. Są to bowiem czynniki mające decydujący wpływ na „żywotność" ogumienia. Zgodnie z przepisami za oszczędność, kierowcę Kilichowskiego spotkała nagroda — w najbliższych dniach otrzyma on premię w wysokości ponad 5 000 zł.

Zbigniew Buczek
Lisie Kąty

Modelarnia w Kutnie znów odżyła

PO smutnym letargu, kiedy to Zarząd Powiatowy LPŻ w Kutnie zaniedbał modelarnię, znowu zaczynamy odżywać. W pracowni, w której przedtem odbywały się zabawy karnawałowe, modelarze budują modele. Wprawdzie na razie nie możemy dorównać dawnych tradycjom modelarskim, ale zapał młodzieży do lotnictwa jest duży. Cieszy nas więc ten objaw i sądzimy, że wraz z zapałem przyjdą i sukcesy. Oby tylko Zarząd Powiatowy nadal wytrwał w dobrych chęciach udzielania pomocy modelarzom Kutna — tego jednego od niego oczekujemy. O wynikach pomyślimy już sami, my modelarze.

C. T. — Kutno

NIEOFICJALNE NARADY

TAK określiłam spotkanie Dowódcy Wojsk Lotniczych gen. broni Turkiela i gen. bryg. Frey-Bieleckiego z lotnikami sportowymi, które odbyło się w przerwie między obradami II Zjazdu LPŻ. Uczestnicy tego spotkania poruszyli szereg palących problemów, jak: brak lotniczych ośrodków treningowych w województwach opolskim, zielonogórskim oraz w innych miejscowościach, skupiających sporą ilość młodzieży; sprawę zlikwidowanych ośrodków np. w Tęgoborzu, kwestię zwrotów kosztów podróży pilotom dojeżdżającym na szkolenie i treningi; sprawę zlikwidowania przepustek na lotniska aeroklubów i szereg innych.

Dobrze się stało, że mówili o tych właśnie sprawach, ale nie mogę zrozumieć, dlaczego do ich wypowiedzenia potrzebne były aż „nieoficjalne obrady". Czyżby lotnikom zabrakło odwagi, aby problemy te poruszyć z trybuny Zjazdu?...

S. J.



Gen. broni Jan Turkiel i gen. brygady Jan Frey-Bielecki wśród uczestników II Zjazdu LPŻ. Foto B. Koszewski

Narada normalizacyjna w SZD

DNIA 2 grudnia 1955 r. odbyła się w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym w Bielsku-Białej narada normalizacyjna zorganizowana przez Ministerstwo Transportu Drogowego i Lotniczego, na której reprezentowane były przedsiębiorstwa zrzeszone w Zarządzie Lotnictwa Cywilnego. Na naradzie podsumowano dotychczasowy dorobek normalizacyjny w Szybowcowym Zakładzie Doświadczalnym oraz wyłoniono wytyczne do dalszej pracy na tym polu.

Po omówieniu zagadnień związanych z wykonaniem planu na 1955 r. inż. Adam Skarbiński wygłosił obszerny referat na temat prac normalizacyjnych SZD. Następnie rozwinęła się ożywiona dyskusja.

inż. A. S.
Aleksandrowice



Ogólny widok sali obrad w SZD. Foto: B. Brachacka

W sprawie antologii humoru lotniczego

W związku z zamiarem Wydawnictwa MON wydania antologii humoru lotniczego, Janusz Meissner, który antologię tę opracowuje, zwraca się z prośbą do Czytelników „Skrzydlatej Polski" o nadsyłanie mu humoresek, felietonów, anegdot i żartów lotniczych, względnie o wskazywanie źródeł skąd tego rodzaju materiały można zaczerpnąć. Prośba dotyczy wydawnictw polskich i obcych, współczesnych i starszych. Adres Janusza Meissnera: Zakopane, ul. Juliana Tuwima 17.

Nazwiska osób, które w ten sposób wezmą udział w opracowaniu oczekiwanej przez wszystkich książki, zostaną w antologii opublikowane, zaś szczególnie cenne materiały będą honorowane.

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie na najlepszą korespondencję otrzymuje ob. Zbigniew Buczek z Lisich Kątów, za korespondencję pt. „256% normy przebiegu".



— Proszę, proszę! Przed paru laty zostawiłem tutaj fajkę...

Rys. A. Celarek

Bankietowe niedyskrecje czyli jubileusz na wesoło

PAMIĘTAM JAK DZIŚ...

Wiele toastów wzniesionych w czasie jubileuszowego przyjęcia „Skrzydlatej Polski" miało za temat wspomnienia z przeszłości naszego czasopisma i wiążącej się z nim przeszłości polskiego sportu lotniczego. W wygłaszanych okolicznościowo przemówieniach powtórzył się parę razy zwrot „pamiętam jak dziś", po którym następowało zobrazowanie różnych sytuacji sprzed niedawnego stosunkowo czasu. Dało to powód do ukucia na poczekaniu przez jednego z biesiadników — inż. Sandauera, dowcipnego powiedzenia: „Pamiętam jak dziś, a było to wczoraj..."

„MUCHA 101"

Kilku uczestników przyjęcia, pragnąc prawdopodobnie uzewnętrznić swoje lotnicze sympatie, wystąpiło na bankiecie w wytwornych krawatach... „typu Mucha". Wśród nich współpracownik naszego pisma — inż. Ryszard Witkowski, którego fantazyjna muszka w czerwone groszki zdobyła sobie szczególne uznanie partnerów stołu. Nie brakło więc nieoficjalnego, wprawdzie, niemniej jednak o wyraźnie lotniczej tematyce toastu: „za powodzenie prototypu „Muchy-101"!

ACH, TE 10 LAT...

Zupełnie zrozumiałe, że jubileuszowy bankiet „Skrzydlatej" upływał pod znakiem dziesięciolecia. Niemal w każdym toaście powtarzały się przypomnienia w rodzaju: 10 lat pracy..., 10 lat osiągnięć..., 10 lat dorobku publikatorskiego..., aby drugie 10-lecie było jeszcze bardziej owocne... itp.

Zawsze skory do pogodnego uśmiechu, znany naszym Czytelnikom władca pogody — docent Władysław Parczewski, zrobił przy tej okazji ze wszech miar celną, nie wolną zresztą od melancholijnej nutki uwagę:

— Taka uroczystość — powiedział — byłaby bez wątpienia jeszcze bardziej miła gdyby jubileusz dziesięciolecia dotyczył tylko „Skrzydlatej", a nie... nas także.

JEDNAK SIĘ POSTARZAŁ

Władający z równym kunsztem autorskim piórem, jak i sterami szybowców nasz współpracownik Adam Zientek, cieszy się wśród kolegów pilotów zasłużoną sławą „wiecznie młodego". Ten duchowy ojciec — jako oblatywacz — wielu prototypów polskich konstrukcji szybowcowych i rzeczywisty ojciec parki dorodnych bobasków, posiada przedziwną zdolność zachowywania wciąż tej samej młodzieńczej powierzchowności i takiegoż usposobienia. Nic więc dziwnego, że na naszym jubileuszowym przyjęciu Zientek dostał się pod intensywny obstrzał czujnych spojrzeń kolegów i sąsiadów.

I chociaż nadal nie zdołano wyśledzić u delikwenta owego spopularyzowanego piosenką, pierwszego siwego włosa na jego skroni, stwierdzono po ożywionej dyskusji, że Zientek postarzał się jednak. Niemal komisyjnie ustalono, że sympatyczny Adaś wygląda już stanowczo na... pełnoletniego.

No cóż, dziesięć lat robi swoje...

DUCH GENEWY

Nie ulega żadnej kwestii, że jubileuszowy bankiet „Skrzydlatej" cechowała atmosfera jak najbardziej pokojowa. We wszystkich wystąpieniach uczestników przyjęcia, nie wyłączając wystąpień aktorów w części artystycznej, przewijał się stale temat piękna sportu lotniczego, wzniosłość lotniczych doznań i w ogóle szlachetnej romantyki latania.

W zaimprowizowanym nieoficjalnie przez grupę niepoprawnych sportowców błyskawicznym konkursie na najbardziej pokojową wypowiedź, pierwsze miejsce przyznano jednogłośnie profesorowi Franciszkowi Janikowi. Stwierdzono bezapelacyjnie, że jego wystąpienie przepojone było najbardziej... duchem Genewy.

Profesor Janik wzniósł mianowicie toast za wskrzeszenie bogatych tradycji polskiego sportu... balonowego.

ZOBOWIĄZUJĄCY PREZENT

Trzech spośród najbardziej wiernych współpracowników „Skrzydlatej" — Adam Zientek, Ryszard Witkowski i Tadeusz Rejniak, otrzymało od zespołu redakcyjnego wraz z dyplomami uznania praktyczne upominki w postaci podróżnych neseserów z kompletami do golenia.

W związku z tym znaleźli się tacy, którzy twierdzili, że prezenty te, aczkolwiek wartościowe, są jednak nieco kłopotliwe. Zobowiązują one bowiem wyróżnionych do odwiedzania redakcji zawsze z obliczem doprowadzonym do idealnego stanu powierzchni pod względem.. aerodynamicznym.

Z ŁEZKĄ GORYCZY W OKU...

Wśród wielu toastów „za powodzenie..." i „na cześć..." padł również toast — życzenie jubileuszowe. Życzenie śmiałe, rzec można rewolucyjne, bo dotyczące doczekania się przez nas, po dziesięciu latach romantycznej tułaczki... własnego, zacisznego, prawdziwego lakalu redakcyjnego.

Publikujemy to wzruszające życzenie z sercami wezbranymi uczuciem pełnych niepokoju tęsknot, z uczuciem targającym boleśnie sprzecznością nadziei i obawy... Bo, a nuż życzenie to ziści się kiedyś?... I co wtedy? Czy sprostamy ciężarowi zadań? Czy będziemy jeszcze potrafili pracować w widnych, oddzielnych pokojach nie przypominających niczym warunków, jakie panują w hali wielkomiejskiego dworca kolejowego, lub... w naszej obecnej sali redakcyjnej?...

Jestemy jednak redakcją lotniczą — obowiązuje nas lotnicza odwaga i wytrwałość. Decydujemy się więc na tę ciężką próbę i postanawiamy cierpliwie na nią czekać. Lecz — jeśli wolno prosić — Obywatelu Prezesie Aeroklubu, to może tak jeszcze przed końcem... drugiego dziesięciolecia... Lata przecież tak szybko lecą...

ter.

Poczta LOTNICZA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

Do starszych miłośników lotnictwa

CHOCIAŻ temat dotyczy szkolenia lotniczego, odpowiedź dzisiejszą poświęcamy wszystkim tym, którzy już ukończyli 21 rok życia i nie są objęci przepisami traktującymi o przyjęciach na szkolenie. Cieszy nas fakt, że o lataniu myśli nie tylko młodzież w wieku szkolnym ale i starsi. Między innymi wpłynęły ostatnio do redakcji listy od ob. ob. A. Popiela z Gliwic i R. Gronakowskiego z Warszawy. Autorzy obydwóch listów mają po dwadzieścia kilka lat. Treść listów jest nabrzmiała żalem i pragnieniem poświęcenia się dla sportu lotniczego. Autorzy uważają, że ludzie w ich wieku są pokrzywdzeni pominięciem ich w szkoleniu lotniczym. Piszą, że wielu z nich mogłoby więcej dać dla dobra tego sportu niż niejeden ich młodszy kolega, że są zdrowi i silni, że od dawna chcieli latać lecz warunki życiowe tak im się ułożyły, że musieli zrezygnować ze swych zamiłowań. Wśród innych argumentów wysuwają takie jak ten, że i oni chcieliby podnosić w ten sposób obronność kraju, a ponieważ są już po służbie wojskowej — lepiej to rozumieją niż młodsi, itd. W końcu proszą, aby redakcja użyła swego wpływu na zmianę instrukcji w sprawie szkolenia lotniczego.

Przykro nam bardzo, że nie możemy im wszystkim pomóc w realizacji pragnień. Niewątpliwie znaleźliby się tacy, którzy by spełnili warunki specjalistycznych badań lotniczych. Niestety, instrukcja Zarządu Głównego LPŻ nie przewiduje szkolenia młodzieży mającej ponad 21 lat. Być może niedługo to się zmieni. Na razie pozostaje jedynie... czekanie.

Czy wobec tego droga do lotnictwa jest dla tych ludzi zamknięta? Niezupełnie — lecz możliwości latania obejmują rzeczywiście niewielką grupę ludzi. Są to ci wszyscy, których praca zawodowa łączy się ściśle z lotnictwem, np. konstruktorzy lotniczy. Czy tylko ci? Nie. Do lotnictwa drogę powrotu mają ludzie, którzy już kiedyś latali (a więc wyłącznie ci, którzy byli kiedyś pilotami szybowcowymi, samolotowymi lub skoczkami spadochronowymi), ale z różnych powodów musieli przerwać czynny udział w życiu lotniczym.

Co oni muszą zrobić, aby na powrót dostać się na lotniska? A więc przede wszystkim powinni się zgłosić do najbliższych Zarządów Wojewódzkich LPŻ i złożyć tam następujące dokumenty: podanie w którym należy wymienić posiadaną klasę wyszkolenia lotniczego, okres w jakim latali, ilość wylatanych godzin oraz typy szybowców lub samolotów; do podania trzeba załączyć szczegółowy życiorys, opinię z zakładu pracy lub nauki oraz wypełnioną ankietę, którą otrzymuje się w Zarządzie Wojewódzkim LPŻ. Na podaniu powinien wyrazić swą zgodę na odbywanie treningów kierownik aeroklubu, którego członkiem chciałby zostać kandydat. To ostatnie jest bardzo ważne ze względu na przeznaczenie dla kandydata odpowiedniej ilości godzin lotnych w ogólnym planie szkoleniowym danego aeroklubu.

Dokumenty złożone w Zarządzie Wojewódzkim LPŻ zostają przesłane do Głównej Komisji Kwalifikacyjnej przy Zarządzie Głównym LPŻ w Warszawie. Po zbadaniu dokumentów, a często i bezpośredniej rozmowie z zainteresowanym, komisja podejmuje ostateczną decyzję co do udziału kandydata w lotnictwie sportowym w przyszłości. Jej pozytywne orzeczenie otwiera drogę nawet do stanowiska instruktora społecznego w każdej z trzech dziedzin sportu: w spadochroniarstwie, szybownictwie lub lotnictwie silnikowym.

KOMUNIKACJA LOTNICZA W EUROPIE

Zgodnie z zapowiedzią w poprzednim numerze, podajemy obecnie dalszy ciąg informacji o europejskich liniach lotniczych.

GRECJA T.A.E — Komunikacja wewnętrzna i zagraniczna: Cypr, Egipt, Francja, Włochy, Turcja, Jugosławia i Anglia. Standartowe wyposażenie stanowią samoloty „DC-3" w ilości 14 sztuk i 1 — „C-54".

WĘGRY „Malev". Obsługuje linie krajowe i zagraniczne. Bułgaria, Czechosłowacja, NRD, Polska i Rumunia. Standartowe wyposażenie: „Li-2" i „Ił-12".

ISLANDIA „Flugfelag Islands" i „Icelandic Airlines Loftleidir". Łączy 21 miast krajowych. Loty z Reykjavik do Glasgow, Londynu, Hamburga, Oslo, Kopenhagi i Sztokholmu. Wyposażenie: 2 — „DC-4", 4 — „DC-3", 2 — „Catalina", 1 — „Goose", 3 — „DC-4b".

ITALIA „Alitalia" i „LAI". Komunikacja wewnętrzna i zagraniczna. Loty do Ameryki Południowej i Afryki, Francji, Szwajcarii i Anglii. Towarzystwo LAI obsługuje 24 linie m. in. do Nowego Jorku, Kairu, Tel Avivu, Stambułu, Paryża, Zurychu, Barcelony, Monachium i Frankfurtu. Wyposażenie: 3— „DC-6", 2 — „DC-6b", 4 — „Convair-240" i 15 „DC-3".

JUGOSŁAWIA — „JAT". Komunikacja wewnętrzna i zagraniczna: Francja, NRF, Szwajcaria, Grecja i Turcja. Standartowy sprzęt „DC-3s" i „Convair-340s".

HOLANDIA — „KLM". Obsługuje dalekie trasy zagraniczne. Loty do Indii, Montevideo, Buenos Aires, Santiago, Sydney i Tokio. Sprzęt: 10 — „L-749", 12 — „L-1049", 6 — „DC-6", 7 — „DC-6B", 1 — „DC-6A", 7 — „DC-4", 15 — „DC-3", 7 — „Convair-240", 14 — „Convair-340".

NORWEGIA — „SAFE" i „AS". Obsługuje linie krajowe: Oslo — Stavanger, Kristiansand, Trondheim i zagraniczne: Hongkong i Pakistan. Sprzęt: 2 — „DC-4", 1 — „DC-3", 3 — „Hermes", 4 — „Norseman".

(cdn)



Samoloty komunikacyjne Douglas-DC używane na wielu liniach lotniczych świata. Od góry: Super „DC-3", „DC-4", „DC-6B", „DC-7". Samolot „DC-6B" jest wyposażony w 4 silniki o mocy 2 540 KM każdy i może zabrać 90 pasażerów. „DC-7" ma 4 silniki o mocy 3 300 KM każdy, zabiera 60—95 pasażerów i osiąga prędkość lotu — 560 km/h.

ANKIETA „SKRZYDLATEJ POLSKI"

(DOKOŃCZENIE Z N-RU 1)

20 Dział „Polskie konstrukcje lotnicze" zyskał sobie ogólne powodzenie. Za kontynuowaniem tego cyklu wypowiedziało się 99,1% uczestników ankiety. Liczne głosy domagają się nawet rozszerzenia działu do objętości całej kolumny. Niestety, nie możemy tym życzeniom zadośćuczynić.

21 Pytanie 21 ankiety nie zostało sformułowane przez nas zbyt szczęśliwie, stąd też różnorodność odpowiedzi, które dotyczyły zarówno sylwetek szybowców i samolotów jak i sylwetek ludzi zamieszczanych na stronie 14. Za najlepszą uznano sylwetkę Feliksa Działo. Ogólnie zarzucano nam, że podajemy sylwetki ludzi zbyt schematycznie, nieciekawie i nie zawsze są to najlepsi i przodujący ludzie terenu. Większość jednak uważa, że dział ten jest potrzebny i należy go kontynuować.

22 Zainteresowanie kół ZMP lotnictwem, jak wynika z ankiety, jest znikome. 34,2% głosów twierdziło, że koło ZMP w rozwoju lotnictwa nie tylko nie pomaga, ale nawet się tą sprawą nie interesuje. Tylko 15,7% głosów podaje, że pomaga w pracy modelarskiej, organizuje spotkania z pilotami, prenumeruje czasopisma lotnicze itp. Reszta Czytelników-uczestników ankiety (50,1%) nie należy do ZMP i nic konkretnego na temat działalności kół tej organizacji na swym terenie nie może powiedzieć.

23 99,1% Czytelników wypowiada się zdecydowanie za wywiadami z zasłużonymi ludźmi lotnictwa, ale jak dotychczas (w 1955 r.) — twierdzą oni — było ich niewiele. Postaramy się, aby w tym roku było więcej.

24 20% uczestników ankiety współpracuje z nami; 18% nie pisze do czasopisma, ponieważ nie ma o czym (nie styka się w ogóle z lotnictwem). 30% Czytelników twierdzi, że do współpracy ze „Skrzydlatą" ma jeszcze za mało wiedzy lotniczej, 19,3% uczestników dotychczas o tej współpracy nie pomyślało i właściwie nie wie jak się do tego zabrać (napiszemy o tym oddzielnie). 0,7% wyraża żal do redakcji, że w dotychczasowej współpracy nie zostało właściwie zrozumiane i przerwało ją. Poprawimy się.

25 Prawie wszyscy uczestnicy ankiety najchętniej czytają „Skrzydlatą" w niedzielę popołudniu (75%), 18,7% zaraz po nabyciu, reszta o różnej porze.

26 Czy pismo jest dostatecznie ilustrowane? Zdania są podzielone. 53,2% twierdzi, że wystarczająco. 42,7 jest niezadowolona — uważa, że mało, a 3,1% głosów twierdzi znów, że za dużo. Największe zarzuty: powtarzanie zdjęć, niektóre są brzydkie. Największe życzenia: więcej barwnych zdjęć. Kilku Czytelników daje nam za wzór pod względem ilustracji — „Kridla vlasti". My się z tym nie zgadzamy. Będziemy się starali ilustrować pismo lepiej niż dotychczas, ale na rozbarwianie zdjęć nie możemy pójść ze względów technicznych.

27 Skuteczność naszej krytyki oceniają Czytelnicy różnie. Jedni twierdzą, że jest raczej słaba i pytają dlaczego krytykujemy tak mało LPŻ; inni mówią, że owszem — jest dość skuteczna, gdyż sporo spraw już dzięki niej załatwiono. Są nawet głosy, że „Wasza krytyka jest dość ciekawa", ale spóźniona i często niecelna.

28 Na ogół wszyscy wolą artykuły średniej wielkości, chociaż nie brak amatorów artykułów długich, jeśli są atrakcyjne.

29 Dział „Odrzutowcem po świecie" wszystkim się podoba, z jednym tylko zastrzeżeniem — „żeby było więcej świata". Spełnimy niewątpliwie to życzenie.

30 87,3% uczestników ankiety zbiera „Skrzydlatą" i następnie ją oprawia, reszta wycina ciekawsze artykuły.

31 Cykl „Samoloty zagraniczne" podoba się wszystkim (99,3% głosów). Jest tylko jedna ogólna prośba, aby sylwetki były bardziej dokładne, a teksty opisowe nieco obszerniejsze, no i nowsze typy. Jak zdążyliście już zapewne zauważyć w nr 1 bieżącym, życzeniom stało się zadość.

32 Artykuły techniczne są chętnie czytane. Nie było tu żadnego sprzeciwu poza tym, żeby było ich w „Skrzydlatej" więcej.

33 Jak wykazała ankieta, „Rozrywki umysłowe" interesują zaledwie garstkę Czytelników (7,5% głosów), reszta uważa, że nie ma co zajmować nimi miejsca w czasopiśmie. My też tak uważamy i dział rozrywek z nowym rokiem zlikwidowaliśmy. W zamian za to będziemy się starali dawać więcej różnych konkursów.

34 Ogólna opinia Czytelników-uczestników ankiety stwierdza, że najciekawsza jest w czasopiśmie technika lotnicza (ze szczególnym uwzględnieniem strony 13), potem idą w kolejności: opowiadania, „odrzutowcem po świecie", wywiady z życia lotników oraz sprawozdania z zawodów.

Tyle w wielkim skrócie o wynikach ankiety. Możemy Was zapewnić, że przeczytaliśmy bardzo uważnie każdy list, rozważyliśmy każde zdanie. Wszystkie uwagi krytyczne wysunięte pod adresem czasopisma wzięliśmy troskliwie pod uwagę. Wykorzystamy je w dalszej naszej pracy, aby „Skrzydlata" spełniała coraz lepiej swoje zadania i aby zadowalała Was bardziej niż w roku ubiegłym. Ważne jest jednak, abyście pisali do nas częściej, a nie tylko z okazji ogłoszenia ankiety. Konsultacja w sprawie „Skrzydlatej" z Wami, Drodzy Czytelnicy — to nasz pierwszy krok jaki uczyniliśmy w Nowym Roku.

REDAKCJA

„TECHNIKA LOTNICZA" ODPOWIADA

W związku z recenzjami zeszytu 3 i 4/55 „Techniki Lotniczej" na łamach Waszego czasopisma, przesyłamy stanowisko nasze w tej sprawie:

1) Zawartość każdego zeszytu „Techniki Lotniczej" jest szczegółowo rozpatrywana na posiedzeniach Komisji Programowej. W skład tej komisji wchodzą przedstawiciele zarówno ośrodków naukowo-badawczych (IL, WAT, Pol. Warszawskiej, PAN) jak i przemysłu (CZPSK, WSK) użytkowników (CZLC, PLL LOT) i wojska (DWL). Przyjęty do druku przez Redakcję artykuł musi więc przejść przez filtr Komisji Programowej, która opiera się na ustalonym i zatwierdzonym planie. Plan ten podzielony jest na procentowe udziały poszczególnych tematów. Kontrola wykonania planu tematycznego nie wykazuje rozbieżności lub zbytniego przekroczenia jednej części na niekorzyść drugiej.

2) Problemy „historyczne", a do takich zaliczamy „Siemienowicza" i „patenty" są, naszym zdaniem, nierozłącznie połączone z zagadnieniami czysto technicznymi. Wydzielanie istotnych dla spraw ogólno-politycznych problemów wkładu Polaków do dziejów postępu technicznego, zagadnień muzeów i pokazów technicznych, nie uważamy za słuszne.

3) „Technika Lotnicza" nie zajmuje się wyłącznie tylko zagadnieniami techniki lotniczej, o czym pisaliśmy w zesz. 5/53 — zajmuje nas np. problem rozwoju komunikacji lotniczej, a śmigłowcowej w szczególności, dlatego opublikowaliśmy artykuł o porcie śmigłowcowym dla Warszawy.

Redaktor Naczelny
Mgr inż. JAN PACZOSKI

Dlaczego z blizną powłok brzusznych latać nie można

STEFAN KOWALSKI z Lublina zapytuje w swym liście z dnia 19 grudnia 55 r. dlaczego na badaniu lekarskim w GOBLL-u we Wrocławiu został zakwalifikowany jako „niezdolny do pracy w powietrzu". Uważacie, że orzeczenie jest dla Was krzywdzące, ponieważ czujecie się zdrowi, a jedynym „ewentualnym felerem" jaki macie jest dość szeroka blizna powłok brzusznych jako pozostałość po operacji usunięcia wyrostka robaczkowego.

Otóż wyjaśniam, że lekarz, członek komisji specjalistycznej lotniczo-lekarskiej GOBLL-u, na pewno przed powzięciem decyzji odsuwającej od pracy w charakterze pilota dokładnie Was zbadał i dopiero potem wydał niewątpliwie słuszną decyzję. Przednia ściana jamy brzusznej musi być dobrze, mocno zbudowana. Wszelkie czynniki osłabiające jej odporność, np. szerokie, płaskie blizny pooperacyjne, jak to ma miejsce w Waszym przypadku, mogą powodować powstawanie przepuklin. W czasie odbywania lotu wysokościowego, na skutek obniżania się ciśnienia atmosferycznego, wzrasta prężność gazów zawartych w przewodzie pokarmowym — jest to powodem powstawania silnego napięcia pętli jelitowych, które z kolei uciskając od wewnątrz na powłoki skórne brzucha dążą do słabych punktów ściany jamy brzucha. Takim słabym punktem jest Wasza blizna pooperacyjna. Jednocześnie powstają bóle, które zmniejszają bezpieczeństwo lotu.

Rozległe pooperacyjne blizny powłok brzusznych zawsze nasuwają podejrzenia przepuklin w cienkiej ścianie jamy brzusznej, bądź zrostów otrzewnowych. Tylko niewielkie blizny powierzchowne i ruchome względem podłoża są bez większego znaczenia.

Tak więc w każdym przypadku obecności rozległej blizny ze ścieńczeniem i uwypukleniem ściany jamy brzusznej należy zabronić wykonywania lotów, gdyż takie elementy lotu jak: akrobacja, lot wysokościowy lub wykonanie skoku ze spadochronem, mogą wywołać komplikacje, które powstają w warunkach raptownych zmian ciśnienia atmosferycznego, zmian przeciążeń szybkości i kierunku lotu oraz zmian położenia ciała, przy których mogą powstać silne objawy bólu spowodowane naciąganiem się otrzewnej, bądź objawy skrętu jelit.

Dr J. B.

ZSRR

SZYBKI MODEL NA UWIĘZI

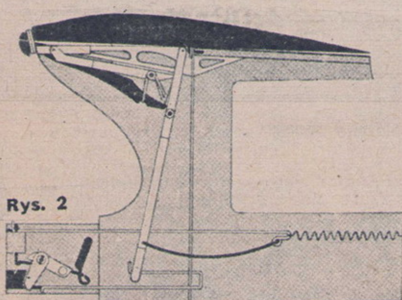
0	2,5	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
1	3,5	4,7	6,6	7,9	8	8	7,5	6,3	5,1	3,9	2	0,2

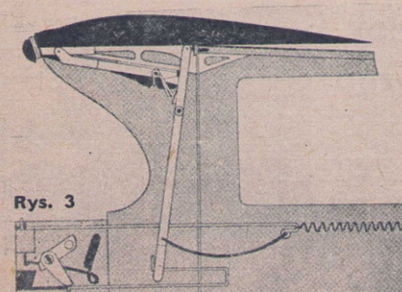
Szybki model na uwięzi konstrukcji radzieckich modelarzy opracowany został na silnik CAMŁ-50 (1,8 cm sześc.). Nasi modelarze mogą w nim zastosować silnik CEZAS 1,5 cm sześc. Konstrukcja modelu: sosna i sklejka. Średnica śmigła — 200 mm, skok — 240 mm. Poszczególne części modelu i sposób ich zamocowania podano na rysunkach. Orczyk umocowany jest w kadłubie w odległości 25 mm od przedniej krawędzi skrzydła. Ster wysokości wychyla się 20° do góry i do dołu.

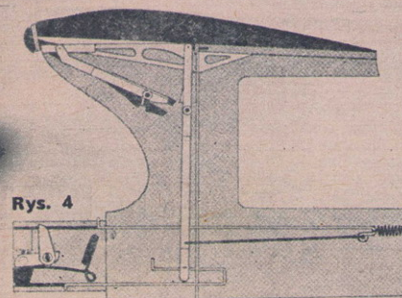
Rysunek wg „Krylia Rodiny" Nr 11—1955 r.

Z doświadczeń modelarzy NRD

LOT WZNOSZĄCY MODELI SILNIKOWYCH


Rys. 2


Rys. 3


Rys. 4

HANS Neelmeijer, dwukrotny mistrz NRD opublikował (również w prasie NRF) swoje doświadczenie uzyskane z modelami silnikowymi. Jak wiadomo, dobry model silnikowy powinien po starcie wznosić się możliwie jak najszybciej wykorzystując 15-sekundową pracę silnika, a w locie ślizgowym mieć właściwości szybowca. Neelmeijer twierdzi, że warunek ten bardzo trudno jest spełnić i nikomu na razie takie rozwiązanie się nie udało. Nawet przy pomocy najlepszych silników. Konstruktor opracował ciekawe urządzenie mechaniczne pozwalające na zmianę kąta nastawienia skrzydeł. Przy starcie skrzydło ustawione jest na małym kącie, który pozwala na dogodny rozbieg. Potem skrzydło zostaje przestawione na kąt zerowy i w tym położeniu następuje lot wznoszący. Dzięki temu zmniejsza się opór modelu, który jak rakieta leci do góry.

Po osiągnięciu pułapu automat ustawia skrzydło na najkorzystniejszy kąt nastawienia, który umożliwia lot ślizgowy. Doświadczenie z automatem zmiany kąta nastawienia przeprowadzał Neelmeijer w ciągu trzech lat. Model jego o układzie parasol zaopatrzony jest w silnik Wilo-1,5 cm³. Oto dane modelu: rozpiętość — 1 060 mm, powierzchnia skrzydeł — 14 dcm², wydłużenie 8, profil skrzydeł Clark — Y (75%), kąt zaklinowania skrzydeł + 3°, powierzchnia statecznika wysokości — 5,4 dcm², profil statecznika wysokości Clark — Y (60%), kąt zaklinowania statecznika wysokości — 0°, ciężar — 330 G, obciążenie jednostkowe — 17 G/dcm², średnica śmigła — 193 mm, skok — 160 mm.

Urządzenie do zmiany kąta nastawienia skrzydeł opracowane zostało dla modelu o układzie parasol, tym niemniej konstruktor nie wyklucza zastosowania urządzenia do innego układu.

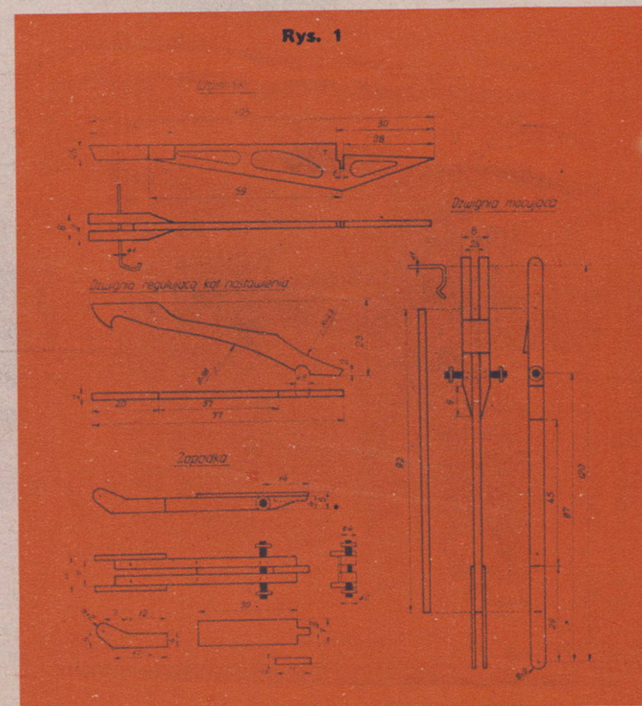
Urządzenie składa się z czterech zasadniczych części: 1 — łoża, 2 — dźwigni do zmiany kąta nastawienia, — 3 dźwigni wyzwalającej i 4 — prowadnicy. Jak wyglądają te części, podano na rys. 1. Wymiary odnoszą się do modelu, omówionego wyżej. Poszczególne części wykonano z orzecha amerykańskiego i sosny. Urządzenie jest uruchamiane samowyzwalaczem fotograficznym.

Schemat działania całego urządzenia podano na rysunkach. Rys. 2. Samowyzwalacz jest napięty. Skrzydło jest przymocowane do wieżyczki dwupunktowo, w części środkowej opiera się na zagiętym haczyku, w części przedniej skrzydło połączone jest gumą z dźwignią do zmiany kąta nastawienia.

W takim położeniu dźwigni i przy wskazanym nastawieniu skrzydeł model startuje z ziemi (oczywiście po wprawieniu w ruch samowyzwalacza). Rys. 3. Samowyzwalacz podczas pracy naciska dolny system dźwigni, na skutek czego prowadnica przesuwa się do tyłu, a skrzydło zmienia kąt nastawienia. Na rysunku widać podniesioną tylną krawędź skrzydła. Przy takim ustawieniu model wykonuje lot wznoszący (około 13 sekund). Rys. 4. Samowyzwalacz zakończa swą pracę zamykając jednocześnie dopływ paliwa do silnika i zwalniając system dźwigni. Prowadnica zostaje odciągnięta zupełnie do tyłu przez sprężynę, a dźwignia zmiany kąta nastawienia wypada z zastawki. Przód skrzydła zostaje uniesiony ustawiając się na najkorzystniejszy kąt lotu ślizgowego.

Według opinii Neelmeijer'a, urządzenie to działa bez zarzutu o ile jest często sprawdzane, a kąty nastawienia dla poszczególnych faz startu i lotu dobrane są po dłuższych próbach.

(lp.)



Rys. 1

Z posiedzenia Rady Szybowcowej APRL

Szybowcowy plan 5-letni wnikliwie przedyskutowany

PLENARNE posiedzenie Rady Szybowcowej Aeroklubu PRL, które odbyło się dnia 20 grudnia 1955 r. w Warszawie, stało pod znakiem zagadnień planu 5-letniego i udziału Polski w zbliżających się Szybowcowych Mistrzostwach Świata w 1956 r.

Referat na temat szybownictwa w planie 5-letnim wygłosił kierownik Sekcji Szybowcowej Działu Wyszkolenia Lotniczego ZG LPŻ — prof. Humen, przedstawiając szczegółowo sytuację panującą obecnie w tej dziedzinie sportu i wynikające z niej zadania na okres lat 1956—60. Referat ten będzie tematem osobnej publikacji na łamach naszego czasopisma, a w tej chwili ograniczymy się do zapoznania Czytelników z wnioskami powziętymi przez Radę Szybowcową w odniesieniu do kluczowych zagadnień przedstawionych w referacie.

Pierwszy wniosek dotyczy ogólnej działalności sekcji szybowcowych w aeroklubach, z którego wynika konieczność wzmożenia aktywności rad społecznych aeroklubów, postawienia ich pracy na należnym miejscu w myśl istniejącego regulaminu, który powinien być ściślej przestrzegany przez personel etatowy i kierownictwo aeroklubów. Protokóły zebrań sekcji szybowcowych powinny być przesyłane do wiadomości Rady Szybowcowej APRL.

Treścią drugiego wniosku, który zresztą był tematem najbardziej ożywionej dyskusji, są sprawy masowego rozwoju szybownictwa. Żeby ten cel osiągnąć, Rada Szybowcowa uważa za niezbędne:

- **powierzyć wstępne badania lotniczo-lekarskie dla potrzeb podstawowego szkolenia szybowcowego (do III klasy włącznie) wojewódzkim poradniom sportowo-lekarskim,**
- **dopuścić do szkolenia szybowcowego młodzież bez ograniczeń odległościowych jej miejsca zamieszkania w stosunku do siedziby najbliższego aeroklubu,**
- **wprowadzić czterotygodniowe turnusy wstępnego szkolenia szybowcowego, zamiast dotychczasowych 6-tygodniowych,**
- **uruchomić wakacyjne dodatkowe obozy szkolenia podstawowego,**
- **uruchomić ośrodek szkoleniowy w Jeżowie, a w latach dalszych również w Ustianowej.**

W dążeniu do obniżenia kosztów własnych szkolenia Rada Szybowcowa uznaje za bardzo celowe wprowadzić samodzielną gospodarkę finansową aeroklubów, co zwiększy ich zainteresowanie finansowymi podstawami egzystencji, a tym samym wzmoże inicjatywę w kierunku wygospodarowywania dodatkowych funduszów. Łączy się z tym uruchomienie własnych warsztatów remontowo-naprawczych ZG LPŻ i przeprowadzanie w klubach drobnych napraw sprzętu we własnym zakresie. Jednym z ważniejszych zagadnień w tej dziedzinie jest także zrewidowanie dotychczasowych norm szybowcowej obsady technicznej i podniesienie wynagrodzeń pracowników technicznych, co do których ZG LPŻ czyni już odpowiednie starania w tym kierunku.

Dyskutowane równe sprawy: rewizji cen na budowę i remonty szybowców oraz rewizji istniejących, nazbyt surowych norm resursu szybowców, przekazane zostały przez Radę Szybowcową jej Komisji Technicznej, celem bardziej wnikliwego rozpatrzenia i opracowania konkretnych sugestii.

Przy rozważaniu sprawy prawdziwej masowości sportu szybowcowego wyłonił się dodatkowy problem badań lotniczo-lekarskich, który zdaniem Rady jest poważnym czynnikiem hamującym to zagadnienie. Powzięto w tej mierze uchwałę, zobowiązującą Pion Lotniczy ZG LPŻ do skonsultowania z lotniczą służbą zdrowia Dowództwa Wojsk Lotniczych sprawy złagodzenia warunków przyjmowania kandydatów na pilotów szybowcowych, a co za tym idzie opracowania odrębnej metodyki badań pilotów szybowcowych, która obowiązywałaby na terenie całego kraju.

Po dyskusji nad tą częścią planu 5-letniego, która dotyczyła jego zaplecza technicznego, Rada Szybowcowa uchwaliła następujące wnioski:

- **jako ogólną zasadę przyjąć plan postępu technicznego, opracowany przez Dział Techniczny Pionu Lotniczego ZG LPŻ,**
- **po przeanalizowaniu planu postępu technicznego biura konstrukcyjnego SZD, opracować wspólnie ścisły harmonogram i przedstawić na następnym posiedzeniu Rady,**
- **dla zapewnienia realizacji planu postępu technicznego podkreślić konieczność usamodzielnienia SZD w dziedzinie prac doświadczalno-badawczych i oddzielenia od zagadnień produkcji wielkoseryjnej,**
- **zwrócić specjalną uwagę biura konstrukcyjnego SZD na zagadnienie konstrukcji nieortodoksyjnych,**
- **zwrócić uwagę ZLC, ZSLC i ZG LPŻ na konieczność umieszczenia produkcji szybowcowych przyrządów pokładowych w państwowym planie Instytutu Lotnictwa oraz przemysłu krajowego.**

Temat przygotowań do III Szybowcowych Mistrzostw Polski i do udziału w mistrzostwach świata przedyskutowano na podstawie propozycji opracowanych przez Komisję Sportową Rady Szybowcowej. Jako pierwszy rozpatrzono projekt zmian w zespole szybowcowej kadry narodowej i po przeprowadzeniu głosowania powołano ją na rok 1956 w następującym 14-osobowym składzie:

Jerzy Adamek, Lucyna Bajewska, Adam Brzoza, Maksymiliana Czmielówna, Tadeusz Góra, Edward Makula, Ludwik Misiek, Julian Nowotarski, Jerzy Popiel, Stanisław Skrzydlewski, Wanda Szemplińska, Tadeusz Śliwak, Jerzy Wojnar, Henryk Zydorczak.

Ustalono jednocześnie, że wszyscy członkowie kadry narodowej są zobowiązani do aktualnego przekazywania Komisji Sportowej Rady meldunków o osiągniętych w sezonie wyczynach szybowcowych i przeprowadzonym treningu. Meldunki te powinny być potwierdzone przez władze macierzystego aeroklubu pilota, a w odniesieniu do wyczynów powinny zawierać uznaną, powszechnie stosowaną dokumentację wyczynu szybowcowego według prawideł Kodeksu Sportowego. Wymaganie to ma na celu spowodowanie bardziej racjonalnego, niż w roku ubiegłym, osobistego treningu wyczynowego członków kadry, a także zebranie materiałów dla obiektywnego typowania członków kadry narodowej w przyszłości.

W odniesieniu do udziału reprezentacji Aeroklubu PRL w Szybowcowych Mistrzostwach Świata we Francji, Rada zatwierdziła następujący ramowy kalendarz przygotowań kadry:

20—30. III.	Wysokogórski obóz kondycyjny.
1—12. IV.	Trening w akrobacji, nawigacji i pilotażu bez widoczności (Lisie Kąty).
15—30. IV.	Loty żaglowe w terenie górskim (Żar—Aleksandrowice).
1—14. V.	Trening zawodniczy właściwy.
15—30. V.	Udział w III SMP poza konkursem.
1—10. VI.	Trening kondycyjny.

Poza tym Rada uchwaliła szereg szczegółowych zaleceń i wytycznych odnośnie przeprowadzenia III Szybowcowych Mistrzostw Polski, powierzając ich realizację Sekcji Szybowcowej ZG LPŻ, a kontrolę Komisji Sportowej Rady.

Celem uoperatywnienia dalszej działalności Rady Szybowcowej, powołano do życia trzy stałe komisje, których zadaniem jest rozpatrywanie wynikających bieżąco zagadnień i opracowywanie odpowiednich wniosków na posiedzenia plenarne Rady Szybowcowej. W skład tych komisji weszli następujący członkowie Rady:

Komisja Sportowa: inż. Julian Bojanowski, prof. Włodzimierz Humen, doc. Władysław Parczewski, Tadeusz Rejniak, Adam Zientek.

Komisja Wyszkoleniowa: mgr Jerzy Adamek, Adam Dziurzyński, Tadeusz Góra, kpt. Andrzej Jankowski, inż. Jerzy Popiel.

Komisja Techniczna: inż. Julian Bojanowski, Władysław Janica, inż. Władysław Nowakowski, inż. Leszek Pituch, inż. Jerzy Popiel, inż. Justyn Sandauer.

W kończących obrady „wolnych wnioskach" przyjęto po dyskusji następującą uchwałę:

> **Rada Szybowcowa APRL zwraca się do swoich członków — pracowników SZD i Instytutu Lotnictwa, z prośbą o przeprowadzenie analizy osiągów wysokowyczynowego szybowca w świetle najnowszych zdobyczy konstrukcyjnych i technologicznych. Uzyskane w ten sposób materiały będą podstawą opracowania warunków technicznych dla szybowca wyczynowego na rok 1958.**

Na tym posiedzenie zakończono, ustalając termin następnego zebrania w okresie 1—12. IV. 56, w Lisich Kątach, gdzie będzie się odbywał w tym czasie trening Szybowcowej Kadry Narodowej.


Foto: B. Koszewski (2)



Z posiedzenia Rady Spadochronowej APRL

Kwadrat czy koło?

ZGODNIE z naszą wcześniejszą zapowiedzią, dnia 17 grudnia 1955 r. odbyło się plenarne posiedzenie Rady Spadochronowej Aeroklubu PRL.

Uczestnicy posiedzenia poświęcili większą część czasu obrad na dyskusje głównie wokół spraw przygotowania ekipy reprezentacyjnej na Spadochronowe Mistrzostwa Świata, a w tej liczbie wokół zagadnień związanych z wyposażeniem zawodników w sprzęt spadochronowy. Zgodzono się jednogłośnie, że konieczny jest nowy, ulepszony spadochron zawodniczy, gdyż spadochron „SW-2" ma raczej cechy spadochronu wyczynowego, a nie zawodniczego, natomiast nie potrafiono ujednolicić poglądu co do kształtu czaszy tego nowego spadochronu. Większość dyskutujących, między innymi doświadczeni wyczynowcy i instruktorzy: Szwedziuk, Wójcik, Chronik, Bołotowicz i inni, opowiadała się zdecydowanie za czaszą kwadratową, natomiast pozostali, z przedstawicielami Pionu Lotniczego ZG LPŻ na czele, obstawali przy czaszy okrągłej.

Zasadniczymi kontrargumentami dyskutujących były stwierdzenia, że spadochron okrągły jest łatwiejszy w sterowaniu, ale za to kwadratowy bardziej samostateczny od okrągłego. Szalę dyskusji przeważył ostatecznie Józef Wójcik, który wyraził w tej sprawie opinię zawodnika.

Zawodnik rozróżnia mianowicie sterowność spadochronu bezpośrednią i pośrednią. I nie jest dlań korzystny spadochron o najlepszej nawet, czy najłatwiejszej sterowności bezpośredniej, jeżeli nie gwarantuje równocześnie odpowiednio dobrej stateczności. Stateczność spadochronu — to właśnie jego pośrednia sterowność. Bo cóż z tego, że czasza będzie posłuszna na kierunkowe manewrowanie skoczka, jeżeli powodować będzie przy tym wahania, w których skoczek zatraca niemal zupełnie właściwą orientację celności spadania. Stąd właśnie wyższość czaszy kwadratowej nad okrągłą. Wprawdzie trzeba dla niej lepszej kondycji zawodnika, bo trudniej nią manewrować, ciężej ciągnąć ślizgi, ale za to skuteczniej pod każdym względem. A taki wysiłek na pewno się opłaca.

W zakończeniu swego wywodu Wójcik postawił wniosek, żeby zamiast eksperymentować niesprecyzowanym jeszcze projektem czaszy okrągłej, na co przed mistrzostwami niewiele już pozostało czasu, pójść raczej zdecydowanie w kierunku zwiększenia powierzchni głównej czaszy spadochronu „SW-2", który jest spadochronem już znanym, wypróbowanym i którego jedyną wadą jest w zasadzie tylko zbyt duża prędkość opadania, dokuczliwa zwłaszcza przy silniejszych wiatrach.

Wniosek ten, poddany głosowaniu, zyskał zasadniczo większość, jednakże w ostatecznej uchwale Rady Spadochronowej postanowiono zamówić dwie równoległe serie: poprawionego według propozycji Wójcika spadochronu kwadra-



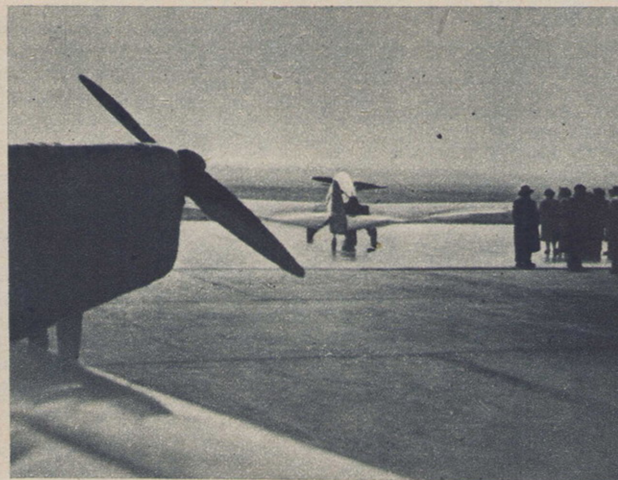
Dyskusje i polemiki

CHCEMY PRAWDZIWEGO SPORTU SAMOLOTOWEGO

DLA nikogo chyba nie jest tajemnicą, że sportowe latanie samolotowe w naszych aeroklubach po prostu „leży“. W każdej dziedzinie sportu najlepsze wyniki notowane są jako rekordy międzynarodowe, krajowe, czy bodaj zrzeszeniowe, tylko w sporcie samolotowym — w sporcie, który ma u nas takie piękne tradycje i tyle dawnych zwycięstw na arenie międzynarodowej, sprawa ta jest zupełnie, podkreślam: **zupełnie zaniedbana.**

Aby wykryć przyczynę tego stanu rzeczy, trzeba tylko dobrze popatrzeć jak wygląda latanie samolotowe w naszych aeroklubach. Mają one dość wysoki plan szkolenia podstawowego kandydatów do OSL i przede wszystkim nastawiają się na wykonanie tego zadania. Szkolona młodzież przeważnie pracuje zawodowo, a zaledwie niewielki procent — to młodzież szkolna, studencka. Może ktoś wyliczył, że szkolenie kandydatów do OSL w klubie to oszczędność dla LPŻ i większy pożytek dla państwa, bo nie odrywa się szkolonych od pracy, ale w praktyce wygląda to niestety nieco inaczej.

Bo czy można uwierzyć, że pracujący zawodowo młody pilot zdoła wylatać w ciągu sezonu 50, lub nawet tylko 25 godzin, jeśli jakim są loty bez widoczności ziemi (pod kołpakiem i w chmurach), potrzeba pilotowi 20 godzin nalotu. Gdzież więc w ramach tych 12 godzin rocznie miejsce i czas na jakieś rekordy, nie mówiąc już nawet o treningu przygotowawczym do nich?



dysponuje czasem jedynie po pracy, w której powinien być jeszcze przodownikiem? Nawet w idealnych warunkach jest to trudne do zrealizowania, a przecież nie są też bez znaczenia jakże częste, niestety, zawieszenia lotów. Dlatego też młodzież pragnąca naprawdę latać przeważnie przerywa pracę i całe dnie spędza na lotnisku, bez możności spożycia odpowiednich posiłków. A dorastającej młodzieży potrzebne są przecież kalorie i to dużo.

Ponieważ instruktorzy zajęci są przede wszystkim szkoleniem podstawowym (plan i punkty), więc dla treningowców nie mają wiele czasu. Zresztą, czego można dokonać, mając do dyspozycji zaledwie 12 godzin nalotu na pilota rocznie? Zróbmy prosty rachunek: ile lat musi czekać „zwykły śmiertelnik“ na zdobycie uprawnienia np. do holowania szybowców, gdzie potrzebny jest nalot 75 godzin, jeżeli do 25 godzin wyszkolenia podstawowego ciuła on po 12 godzin nalotu na rok?... Warto tu też przypomnieć, że do wypełnienia jednego tylko z warunków uzyskania II klasy pilota samolotowego,

W efekcie takiego stanu rzeczy iloma pilotami z II klasą wyszkolenia może się poszczycić nasz sport samolotowy? Chociażby taki Aeroklub Warszawski, w którym jest przecież dwóch Mistrzów Polski za rok 1955. Aż strach liczyć. Owszem, jest kilku (poza instruktorami) — bardzo nawet dobrych, znanych, ale nazwiska te powtarzają się od kilku lat: Wesołowski, Piotrowski, Bachański... A gdzie młodzież? Gdzie masowość? Czy może mieli ją reprezentować uczestnicy I Samolotowych Mistrzostw Polski w grupie juniorów, którzy nie byli juniorami? A i tak większość z nich dopiero tuż przed mistrzostwami miała wpisywaną II klasę.

Gdyby w aeroklubach istniał aktyw samolotowy, gdyby więcej pilotów posiadało szereg uprawnień, w tej liczbie też uprawnienia instruktorskie, jak bardzo byliby odciążeni zawodowi instruktorzy samolotowi. Odpadłyby im wszystkie loty dla innych sekcji, różne loty zlecone, a przy tym mieliby pomoc w szkoleniu. Gdyby... Wtedy i tabela rekordów pewnie nie byłaby pusta.

Aby latanie samolotowe w aeroklubach mogło w pełni zasługiwać na nazwę masowego latania sportowego, aby młodzież szkolona w aeroklubach stanowiła naprawdę zaplecze dla wojska, wydaje się konieczną reorganizacja naszego szkolenia i treningu samolotowego. Na podstawie obserwacji szkolenia i treningu w ostatnim okresie nasuwają mi się następujące wnioski:

1. szkolenie dla kandydatów do OSL prowadzić w specjalnej szkole (czy szkołach). Szkolenie skoszarowane daje lepsze wyniki i uwalnia młodzież od trosk materialnych.
2. w aeroklubach prowadzić przede wszystkim trening, znosząc ograniczenia godzinowe, względnie przesuwając wysoko granicę maximum, a przy tym prowadzić szkolenie pilotów szybowcowych w pilotażu samolotowym — zaplecze dla wojska,
3. zdobyć się na nowe konstrukcje polskich samolotów sportowych, bo chociaż samolot „CSS-13“ jest naprawdę uniwersalnym samolotem, to jednak nie wystarcza już w drugiej połowie XX wieku,
4. zdobywać wyczyny.

PELAGIA MAJEWSKA
Instruktor szybowcowy

Foto: B. Koszewski (3)



Od Redakcji

Artykuł instr. Pelagii Majewskiej nie jest ani pierwszym ani odosobnionym głosem krytyki pod adresem niezadowalającej sytuacji w naszym sporcie samolotowym. Sygnały na ten temat zawierały już liczne publikacje na łamach „Skrzydlatej“. Powyższa wypowiedź wydaje się jednak szczególnie godna uwagi, pisana jest bowiem z wyjątkowo szczerą pasją. Pisana jest prosto z serca, przez aktywnego i cenionego pracownika naszego sportu lotniczego, przez jego prawdziwego entuzjastę, którego bolą dostrzegane ułomności rozwojowe tego sportu i który nie chce się z nimi pogodzić.

Nie zamierzamy tutaj rozstrzygać racji poszczególnych uwag Autorki artykułu i wysuniętych przez nią wniosków. Uważamy jednak, że nie wolno nad nimi przejść do porządku, bo z całą pewnością zawierają dużo — niestety — słuszności.

W tej intencji dedykujemy artykuł instr. Majewskiej Pionowi Lotniczemu ZG LPŻ i Samolotowej Radzie Aeroklubu PRL, od których piloci mają chyba prawo oczekiwać właśnie serca i entuzjazmu dla spraw sportu samolotowego.

towego „SW-2“ i zawodniczego spadochronu okrągłego, będącego ulepszoną wersją jednego z istniejących już typów. Kontrolowanie robocze tej decyzji Rady powierzono specjalnie wyłonionej Komisji Technicznej pod kierownictwem Zbigniewa Chronika.

Przedstawione przez przedstawiciela Pionu Lotniczego ZG LPŻ w dalszym ciągu obrad zagadnienie spadochroniarstwa w planie 5-letnim, zebrani przyjęli bez zasadniczych zastrzeżeń i bez większej dyskusji. Pozytywnie ustosunkowano się też do projektu ramowego kalendarza przygotowań przed mistrzostwami świata, którego szczegóły i ścisły program treningu opracuje Rada Trenerów, powołana już wcześniej przez Komitet Organizacyjny udziału w Spadochronowych Mistrzostwach Świata.

Z wielkim zadowoleniem uczestnicy posiedzenia przyjęli wiadomość podaną przez Szefa Pionu Lotniczego ZG LPŻ, że trening przygotowawczy kadry spadochronowej, a prawdopodobnie także i Spadochronowe Mistrzostwa Polski przeprowadzone zostaną przy użyciu samolotu wielomiejscowego „AN-2“, który wypożyczy skoczkom Dowództwo Wojsk Lotniczych. Ma to zasadnicze znaczenie dla treningu przygotowawczego ekipy reprezentacyjnej, gdyż Spadochronowe Mistrzostwa Świata rozegrane zostaną właśnie przy zastosowaniu tego typu samolotu wywożącego. Drugą pocieszającą wiadomością była ta, że w przeprowadzonych podczas II Zjazdu LPŻ rozmowach z przedstawicielami radzieckiej organizacji DOSAAF, obiecali oni przysłać na obóz treningowy naszej kadry swojego instruktora spadochronowego, który pomoże polskim skoczkom opanować nieznane jeszcze u nas wykonywanie ósemek w czasie wolnego spadania. Jak bowiem wiadomo, nowa ta konkurencja wejdzie po raz pierwszy w program Spadochronowych Mistrzostw Świata.

Istnieje także duże prawdopodobieństwo, że po przeprowadzonym w kraju treningu przygotowawczym i po rozegraniu Spadochronowych Mistrzostw Polski, nasza ekipa reprezentacyjna wyjedzie jeszcze przed Mistrzostwami Świata do Czechosłowacji, gdzie przeprowadzi wspólny trening doskonalący z ekipą SVAZARM-u. Załatwienie tej sprawy jest w trakcie finalizowania, przy czym na podkreślenie zasługuje fakt, że inicjatywa przeprowadzenia wspólnego treningu wyszła ze strony zapraszających nas przyjaciół czechosłowackich.

Następne posiedzenie Rady Spadochronowej Aeroklubu PRL postanowiono zwołać wiosną 1956 r.

ZASTRZAŁ NA SŁOŃCU

(Dokończenie ze str. 4)

lot na takim kierunku, żeby prawy zastrzał skrzydeł pokrywał wam słońce. To będzie w sam raz kurs naszej trasy.

Wystartowaliśmy.

Wiedziałem, że mój „pasażer" kontroluje uważnie trasę, toteż starałem się możliwie najprecyzyjniej utrzymywać kurs według recepty: zastrzał na słońcu. Pomimo usilnych starań, jednak już po upływie jakiejś pół godziny lotu nie bardzo wiedziałem gdzie jestem. Na domiar złego w niedługi czas potem słońce — moja busola, schowało się za horyzont. Odwróciłem głowę do towarzysza i ściszając obroty silnika zaproponowałem mu przejęcie sterów. Odpowiedział, naturalnie z uśmiechem, że wszystko jest w porządku, więc żebym sobie nie psuł przyjemności sterowania.

Zegarka nie miałem, nie orientowałem się zatem jak długo już lecimy, ale zmierzch stawał się coraz gęściejszy i po jakimś czasie trudno było wypatrzeć na ziemi szczegóły. W mijanych osadach rozbłysły światełka. Dopiero wtedy odczułem na drążku stukanie. Oddałem stery mojemu instruktorowi i zaraz samolot pochylił się w zdecydowanym zakręcie w lewo. O jakieś 45 stopni — jak oceniłem na oko. Trwało chyba z 15 minut, zanim przed nami wyłoniły się światła większej miejscowości.

— Rudniki — doleciał mnie z tyłu głos, przekrzykujący warkot silnika. Spojrzałem odruchowo na mapę, lecz nie zdołałem już nic na niej odczytać. Kabina nie miała oświetlenia.

Panowała zupełna noc, kiedy dolecieliśmy do Częstochowy. Niebo było czarne jak smoła. Ani jednej gwiazdy, księżyca nawet na lekarstwo — wszystko kryły chmury. Tylko w dole tysiące, klujących w oczy światełek. Wiedziałem, że lotnisko Kucelin leży gdzieś na południe od miasta, pomiędzy lasem a torem kolejowym. Lecz jak je odnaleźć, jak wypatrzć wśród nocy — pojęcia nie miałem.

Atoli „Kadet" sunął zdecydowanie po prostej. Przelecieliśmy nad miastem, morze świateł pozostało za nami, a przed nami roztoczyła się nieprzenikniona ozerń. Pomimo usilnego wytężania oczu nie byłem w stanie dostrzec powierzchni ziemi. Ciemno było choć oko wykol. W dodatku niebiesko-seledynowe płomienie, igrające u wylotu rur wydechowych silnika, oślepiały mnie do reszty. Byłem pełen podziwu dla człowieka, który w tych warunkach potrafił orientować się z niezachwianą pewnością i prowadził samolot zdecydowanie do lądowania.

Lecieliśmy już nisko nad ziemią. Czułem to, jakoś intuicyjnie, całym sobą, bo nadal nic nie widziałem. Nagle coś zamajaczyło na mgnienie. Tuż pod skrzydłem. Kontur drzewa, czy paru drzew może? Ale już uciekło gwałtownie pod ogon. W tym samym momencie silnik ryknął całą mocą, podrywając nas w górę. Odlecieliśmy z powrotem nad Częstochowę...

Pilot penetrował przez pewien czas miasto, przymierzał się do wytyczonych świetliście ulic, wreszcie — ustaliwszy dokładnie swoje położenie — poszedł prosto po obranym kierunku, z daleka już wytracając wysokość...

Tym razem udało się gładko. Jak pilot wycelował, według czego się orientował, pozostało dla mnie tajemnicą. Bo ziemi nie widziałem do ostatka.

Kiedy kołowaliśmy w domniemanym kierunku hangaru, zabłysło na nim światło. Stróż lotniska, który nas przywitał, miał minę co najmniej zdziwioną.

— A, to pan inżynier... — rozpoznał niepewnie.

— Cześć, cześć kolego. Szkoda, że nie zapaliliście wcześniej tego światła. Byłoby nam łatwiej trafić.

I to była cała rozmowa na ten temat. Żadnego zdenerwowania, żadnych wymówek. Że niby wyczyn? Że niecodzienna przygoda? Że majstersztyk nocnego lądowania? Skądże — zwykła sprawa.

— Przykro mi bardzo, drogi kolego — powiedział tylko do mnie — że nie mogłem wam oddać sterów do lądowania. Trochę za ciemno już było, jak na pierwsze lądowanie na nowym typie.

Powiedział to takim głosem, jakby w całym wydarzeniu najważniejszą sprawą było moje wylaszowanie się na „Kadeta".

*

Później, kiedy pracował już w Warszawie, najpierw w Departamencie Lotnictwa Cywilnego, potem w ówczesnej Lidze Lotniczej, a moje skrzydła też się już... nie gięły, latałem z nim jeszcze wielokrotnie i w różnych okazjach. Na jednej maszynie i w szyku — na dwóch samolotach. Nad lotniskiem i na trasach odległych przelotów. I zawsze — jak pamiętam — każdy lot z nim był nową przygodą, nowym przeżyciem, nowym doświadczeniem.

Kochał latanie chyba na równi ze swymi dziećmi — trójką uroczych maleństw, dla których z żadnego lotu nie zapomniał przywieźć jakiegoś drobiazgu, jakiegoś upominku. Nie darował żadnej okazji odbycia frapującego lotu, lataniu poświęcał swój cały wolny czas. Miał go zresztą niewiele, bo — bez przesady — trudno było znaleźć dziedzinę sportu lotniczego, w której nie byłby zawodowo, czy społecznie zaangażowany. Niezmordowany organizator imprez lotniczych, zawodów szybowcowych i samolotowych, jeden z czołowych budowniczych szybowiska wyczynowego na Żarze, wieloletni przewodniczący Komisji Sportowej Aeroklubu PRL, członek międzynarodowej komisji szybowcowej FAI, aktywny działacz społeczny i ceniony w pracy zawodowej specjalista, przy tym niezrównany instruktor lotniczy, a przede wszystkim pilot — to był inżynier Rudolf Weigl.

Styczniowa, nocna zadymka przerwała na zawsze Jego ostatni lot. Zginął tragicznie dnia 3 stycznia 1952 r. W pamięci wszystkich, którzy go znali, żyje jednak i żyć będzie stale. Niech te kilka wspomnień, w smutną rocznicę, stanowi jeszcze jeden hołd dla Jego lotniczego talentu, dla Jego wielkiego lotniczego serca.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę przyjmują placówki pocztowe i listonosze tylko na wsi i w miejscowościach nie posiadających kiosków gazetowych. W miastach powiatowych i wojewódzkich „Skrzydlatą Polskę" można nabywać wyłącznie w kioskach i sklepach „Ruchu". Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki zagranicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 3 stycznia 1956 r. B-7-20071
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 7447/C



Stewardessa PLL „Lot" Mirosława Juszczyk w czasie wykonywania swych funkcji.

10 RAZY DOOKOŁA ŚWIATA

Czy chcielibyście wypić szklankę Pilznera w Pradze, tego samego dnia zjeść obiad w... Wiedniu i kolację już wśród swoich najbliższych w Warszawie? A co byście powiedzieli na to, gdyby zaproponowano Wam lot do Paryża w towarzystwie... Gerarda Philipe albo podróż do Brukseli z królową belgijską Elżbietą? Przyjemne — prawda?

Toteż ze zrozumiałą zazdrością słuchałem opowiadania młodej, bo dopiero 20-letniej (i bardzo ładnej — patrz okładka) stewardessy Polskich Linii Lotniczych „Lot" — MIROSŁAWY JUSZCZYK.

— Praca moja ma dużo uroku i daje mi wiele zadowolenia. Latam chętnie i dużo... Liczby? — zakłopotany uśmiech obnaża biel zębów przypominających nanizane w półkole perły .— Trudno mi w tej chwili odpowiedzieć ile mam wylatanych godzin, przeleciałam natomiast około 400 tysięcy kilometrów.

— Oo! Jest więc pani prawie półmilionerką. Gratuluję. Wynik tym bardziej zasługuje na uznanie, że o ile mi wiadomo nie tak dawno zaczęła pani latać.

— Tak, rzeczywiście. Dopiero minęło półtora roku. Mój pierwszy w życiu lot odbyłam w marcu 1953 r. Nie zapomnę go. Nabawiłam się strachu co niemiara. Był to lot dookoła Warszawy. Do dzisiaj nie wiem czy to było w „programie" — leciałam wówczas jako kandydatka na stewardessę — ale przeraziłam się ogromnie, gdy w pewnej chwili poczułam, że samolot zaczyna wyczyniać jakieś harce, huśtania... Straciłam już nawet nadzieję na zaangażowanie mnie. Pocieszali mnie wszyscy mówiąc, że w czasie normalnego lotu nigdy takich „piłek" nie ma. Potwierdziły się słowa moich kolegów w czasie następnego lotu. Zniosłam go doskonale.

— A kiedy odbyła pani pierwszy lot zagranicę?

— Był to w ogóle trzeci z kolei i miał miejsce 1 maja ubiegłego roku. Leciałam do Kopenhagi. Pogoda nam dopisała. W dwie i pół godziny byliśmy na miejscu. Miałam dużą tremę. Po raz pierwszy przecież wykonywałam swoje obowiązki. Wydawało mi się, że co chwila popełniam jakąś gaffę. Pasażerowie byli jednak bardzo mili i życzliwi. Taka atmosfera dodatnio wpłynęła na moje samopoczucie.

Od tamtego dnia „Marynika", jak nazywają ją koleżanki i koledzy, zwiedziła niemal wszystkie stolice Europy: Moskwę, Berlin, Brukselę, Sztokholm, Pragę, Bukareszt, Sofię i inne. Najmilej wspomina Tiranę, do której poleciała wraz z delegacją rządu polskiego na obchody 10-lecia wyzwolenia Albanii.

— Byłam tam 9 dni. Przyjęcie było wzruszające. Począwszy od przedstawicieli rządu albańskiego aż do zwykłych ludzi spotykanych na ulicy — wszyscy starali się jak najbardziej umilić nam pobyt w ich kraju.

— Mówiliśmy dotychczas o samych przyjemnych momentach pani pracy. Czyżby nie zdarzały się podróże, które mają i swe przykre strony?

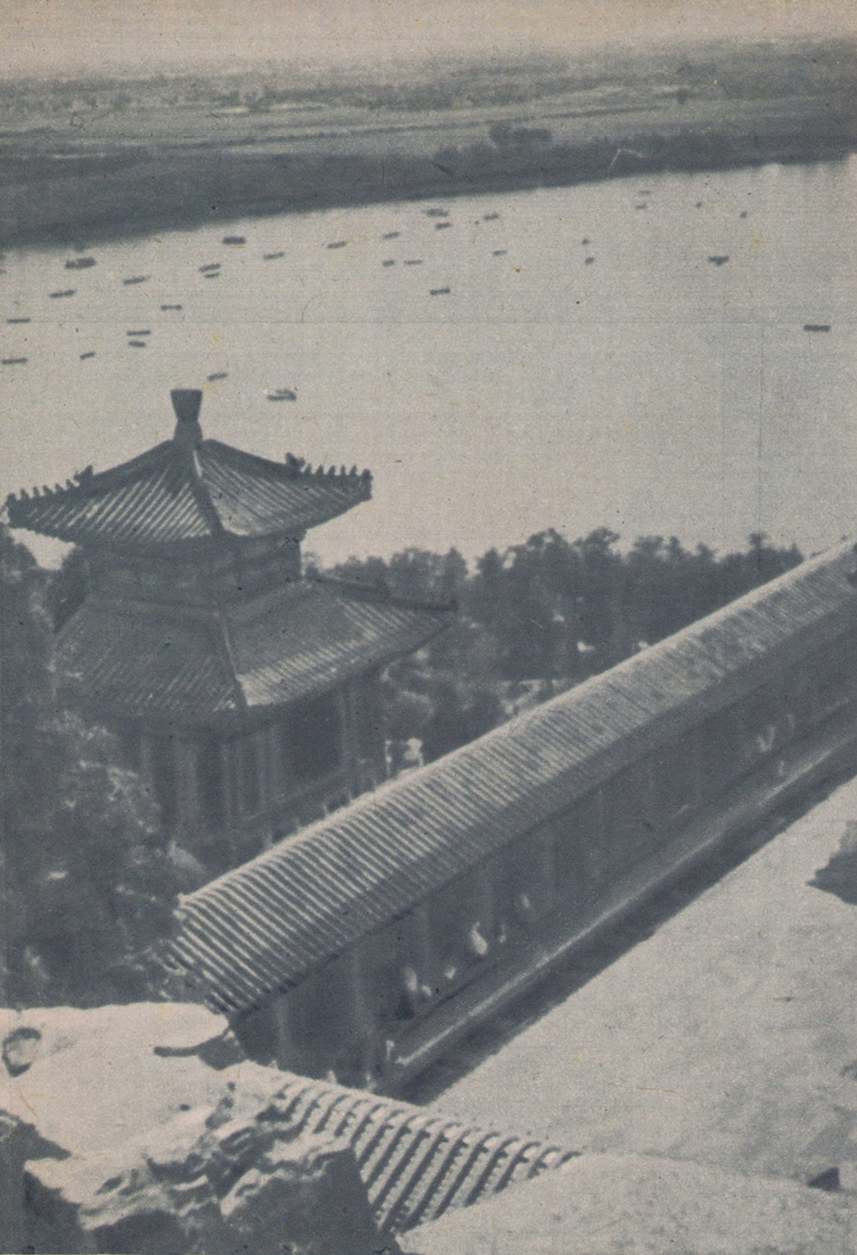
— Niestety, są i takie. Mam na myśli chorych. Jeśli pasażer źle się czuje w powietrzu, korzystam z apteczki, co jak dotychczas wystarczało. Bywa jednak i gorzej. Niedawno leciał pasażer z dziesięcioletnim synkiem, mającym sparaliżowane ręce i nogi — wesołą dotąd twarz p. Mirki okrył cień smutku. — Robiłam co było można, aby umilić temu chłopcu podróż, karmiłam go... Ale to przykre: lekarze w Kopenhadze orzekli, że się go już nie wyleczy...

Chcąc zmienić nieco temat rozmowy zapytałem szybko: — Natrafia pani czasami na jakieś trudności w wykonywaniu swych obowiązków?

— Początkowo miałam trudności językowe. Przystępując do pracy znałam angielski. Czy dobrze? Tyle ile można umieć po średniej szkole ogólnokształcącej. Nauczyłam się także najpotrzebniejszych wyrażeń francuskich i braki te uzupełniam. Uczę się też rosyjskiego. W usuwaniu innych trudności pomagali mi i pomagają nadal moi koledzy — znani, znakomici piloci Wiktor Pełka, Stefan Harenda, szef personelu latającego Edward Kamela i inni. Korzystając z okazji chciałabym podziękować im w tym miejscu za opiekę jaką mnie otoczyli.

My ze swej strony — również dziękujemy. Wkraczając w Nowy Rok — życzymy „Marynice" pomyślności w pracy zawodowej i miliona kilometrów oraz dużo, dużo szczęścia w życiu osobistym.

Rozmawiał: JERZY STAROŃ



Widok z ogrodów pałacu cesarskiego w Pekinie.

POLSKIE SKRZYDŁA (IV) NAD ŻÓŁTĄ ZIEMIĄ

Inż. JERZY POPIEL

JUŻ od wczesnych rannych godzin pojawiły się chmury o charakterze soczewkowatym. Wszystko wskazywało na to, że dzień dzisiejszy będzie pierwszym dniem zapoznania się z falą na terenie Chin. Okolica Czan Tia-kou, wprawdzie górzysta, nie posiadała jednak zdecydowanego zbocza górskiego, takiego, które dałoby przy sprzyjającym wietrze wznoszenia falowe. Spodziewałem się więc fali, ale raczej słabej.

Wyczekiwanie momentu startu było bardzo denerwujące. Co chwila na południowym-zachodzie od lotniska pojawiały się nikłe chmury o kształcie soczewki, które w przeciągu dosłownie kilku minut rozpływały się. Około godziny 16.30 zdecydowałem się na start. W tej chwili bowiem pojawiła się dość ładnie zbudowana, która wykazywała dalsze tendencje rozwojowe.

Wznoszenie za samolotem „Jak-18“ odbywało się powoli. Lecieliśmy pod wiatr do odległej około 20 km soczewki. Po kilkunastu minutach holu odczepiłem się pod nią na wysokości 1 600 m. Niestety soczewka, tak jak wszystkie poprzedzające ją, zaczęła się rozpadać. W krótkim czasie zawietrzna jej część przeobraziła się w altocumulus. Wznoszenie utrzymywało się słabe. Niecały metr na sekundę jakiś miałem początkowo prędko malał, tak, że po uzyskaniu 200 m wysokości strzałka wariometru wskazywała nieco poniżej zera. Kontakt z falą był zakończony. Cała soczewka zamieniła się w rozciągnięty z wiatrem altocumulus. Słońce chowało się właśnie za horyzont, oświecając czerwonym blaskiem piękne długie „cygaro“ utrzymujące się stale około 150 km na SW od lotniska. Lądowanie po zmroku odbyło się przy jasnych płomieniach wypalanej właśnie obok lotniska trawy.

BAWIĄC przed wyjazdem do kraju w Pekinie, zwiedziłem któregoś z pierwszych dni listopada rezydencję cesarską w parku położonym w centrum miasta. Pogoda była piękna, słoneczna. Lekki, wiejący z zachodu wiatr przywodził na myśl wspomnienie „złotej polskiej jesieni“. Pomyślałem wtedy o obozie falowym, który z pewnością w tym czasie odbywa się w Jeleniej Górze i o tym, że przy takiej pogodzie nad Jelenią Górą często tworzy się piękna, mieniąca się kolorami tęczy soczewka.

Wpatrywałem się z pałacu w szeroką panoramę gór ciągnących się z zachodniej części niziny. Wtem zaobserwowałem cieniutką, utrzymującą się nad górami nitkę chmury pochodzenia falowego. Po kilkunastu minutach wątła nitka przekształciła się w chmurę stojącą z trzema soczewkami ułożonymi piętrowo nad nią. W tym czasie zaobserwowałem wzmożenie się siły wiatru. Stałem, żałując w duszy, że nie mogę sprawdzić noszeń występujących pod nią. Tak, ta fala należała na pewno do rzędu tych, na których przewyższenie 5 000 m to tylko kwestia dwugodzinnego lotu. Stolica Chin przywitała mnie termiką cumulusową, a żegna piękną, naprawdę jeleniogórską soczewką.

Historia WIROPŁATÓW (2)

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

Schemat śmigłowca Łomonosowa z dwoma współosiowymi wirnikami stanowi dziś jeden z klasycznych układów śmigłowców. Wkrótce po pokazie modelu w Rosyjskiej Akademii Nauk został on podchwycony przez innych pionierów. Tak więc we Francji w 30 lat po Łomonosowie (r. 1784) układ ten powtórzyli w swym projekcie dwaj Francuzi Launoy i Bienvenu. Skonstruowali oni latający model, który był demonstrowany na specjalnym posiedzeniu Francuskiej Akademii Nauk. Model ten składał się z dwóch 4-łopatkowych wirników napedzanych sznurową cięciwą, napiętą na fiszbinowy łuk. Powierzchnie nośne łopatek stanowiły pióra, a ciężar modelu wynosił zaledwie 8,5 G.

Wiadomości o udanych eksperymentach Rosjanina Łomonosowa i Francuzów Launoy-Bienvenu rozprzestrzeniły się szybko po Europie, budząc w końcu w. XVIII i początku w. XIX wzmożoną aktywność wśród konstruktorów poszukujących metody rozwiązania problemu lotu pionowego. Pionierami śmigłowców w różnych krajach Europy stali się: J. Blanchard (1782), J. Degen (1807), C. Lambertgye (1818), D. Mayer (1828), V. Sarti (1828), G. Cayley (1843), H. Giffard (1847) i inni. Jest rzeczą niezmiernie charakterystyczną, że w większości projektów proponowanych przez tych twórców zastosowanie znalazł układ Łomonosowa — dwa współosiowe wirniki przeciwbieżne. Z wielkimi trudnościami walczyli oczywiście projektanci przy obmyślaniu sposobu napędu swych śmigłowców. Wymieniony już V. Sarti wirnik śmigłowca swojej konstrukcji zamierzał napędzać parą wydmuchiwaną z licznych dysz na wale głównym w kierunku łopat. Łopaty wirnika były łudząco podobne do żagli.

Mniej więcej od połowy XIX w. w biurach patentowych różnych państw zaczęły pojawiać się projekty śmigłowców, zgłaszane przez wynalazców. Bardzo często patenty stanowiły powtórzenie prac już dokonanych. Było tak chociażby z patentem Nr 2330 zarejestrowanym w Brytyjskim Urzędzie Patentowym dn. 12 października 1859 r. na nazwisko Henry Bright. „Wynalazek“ ten nie przedstawiał nic innego, jak kopię „maszynki aerodynamicznej“ Łomonosowa z r. 1754, o czym Czytelnik może się łatwo przekonać porównując odpowiednie ilustracje. Angielski konstruktor posunął się tylko o tyle naprzód, że zaproponował do swego śmigłowca napęd... ręczny, gdy Łomonosow przed przeszło stu laty do śmigłowca swego wbudować chciał silnik mechaniczny i zaznaczał dobitnie konieczność takiego rozwiązania.

Jeden z najbardziej udanych modeli śmigłowców XIX w. zbudował Francuz Ponton d'Amercourt w r. 1862. Model ten, konstrukcji metalowej, znajdujący się obecnie we francuskim Muzeum Lotnictwa w Chalais-Meudon, stanowił drugą po Łomonosowie praktyczną próbę zrealizowania układu wirników przeciwbieżnych o wspólnej osi obrotu. Niestety napęd modelu stanowiła maszyna parowa o zbyt małej mocy, a sprawność wirników była zbyt niska, by powstały ciąg mógł przezwyciężyć ciężar modelu (ok. 3 kG). Nie uniósł też się on ani razu w powietrze. D'Amercourt oraz dwaj jego współpracownicy Landelle i Tournachon nie uniesienie się modelu w powietrze tłumaczyli małymi wymiarami wirników. W latach 1862-1865 opracowali oni zatem szereg projektów wielkich śmigłowców parowych o układzie jak w modelu, jednak żaden z nich nie doczekał się realizacji.

Autorami dalszych projektów śmigłowców z napędem parowym byli Francuz Alphonse Penaud w r. 1870 i Włoch Forlanini w r. 1878. Forlanini zbudował model układu Łomonosowa z dwoma 2-łopatowymi wirnikami posiadającymi różne średnice. Wirnik górny miał średnicę mniejszą i obracał się wraz z wałem silnika. Wirnik dolny, większy od górnego, połączony był sztywno z korpusem silnika i obracał się wraz z nim pod wpływem momentu oporowego. Model Forlaniniego, ciężar którego wynosił 3,5 kG, wykonał podobno szereg lotów trwających do 40 sek. Największa uzyskana wysokość miała być 12 m. Jak i gdzie miała być umieszczona załoga w ewentualnym dużym śmigłowcu, kadłub którego wykonywałby nieustanny ruch obrotowy, wynalazca nie wyjaśnił.

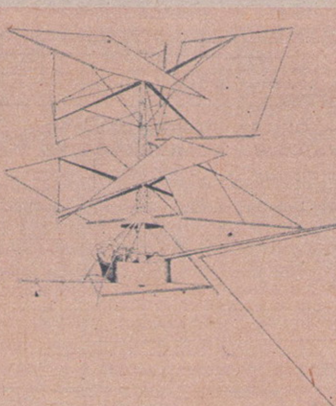
Po niepowodzeniach z zastosowaniem do napędu śmigłowców silników parowych wynalazcy zwrócili się ku silnikom elektrycznym, które w drugiej połowie XIX wieku zaczęły stawać się coraz bardziej powszechnym środkiem napędu maszyn. Pierwszym, który wystąpił z inicjatywą elektrycznego napędu śmigłowców, był Rosjanin A. N. Ładygin (r. 1869). Z opisu i obliczeń śmigłowca Ładygina noszącego nazwę „Elektrolot“ wynika, że miał on mieć 2 wirniki, z których przedni, z osią pionową, przeznaczony był do wytwarzania siły nośnej a drugi, tylny, miał służyć do sterowania. W tym celu był on przechylany. Elektryczny silnik napędowy miał mieć moc ok. 300 KM. Ładygin wykonał szczegółowe obliczenie swego projektu, przy czym specjalną uwagę poświęcił sprawie sterowności i wytrzymałości.

Równocześnie z A. N. Łodyginem inny Rosjanin, akademik M. A. Rykaczew pracował nad projektem śmigłowca, w którym sterowanie zrealizowane miało być przez pochylanie osi wirnika. Projekt ten ogłoszony został w r. 1871, brak jest jednak danych na to czy był on zrealizowany w postaci modelu czy też nie. Dla zebrania doświadczeń nad zachowaniem się wirnika w czasie obrotu Rykaczew jako pierwszy badacz w świecie zbudował specjalne stanowisko kontrolne do prób na ziemi.

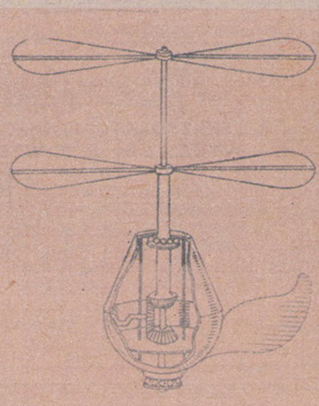
Prace Ładygina i Rykaczewa zasługują na specjalną uwagę z tego względu, że byli oni pierwszymi pionierami śmigłowców, którzy w pracach swych oderwali się zdecydowanie od klasycznego schematu Łomonosowa i zaprojektowali układy nowe. (cdn.)



Model konstrukcji Launoy i Bienvenu.



V. Sarti.



H. Bright.